Nr 7 (29)

ZA KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI · Warszawa 15 — 30 kwietnia 1950 · CENA 25 zł

TRANSPORTOWCY PODPISUJĄ SIĘ POD APELEM KOMITETU OBROŃCÓW POKOJU

WSZYSCY NA START

16 KWIETNIA br. we wszystkich miastach i ośrodkach przemysłowych, gdzie tylko znajdują się motorzyści zrzeszeni w PZMot, zawarczały silniki maszyn. Po kilkumiesięcznym wypoczynku zimowym ruszyli na start w zwartych szykach pod związkowymi proporcami nasi sportowcy: motocykliści samochodziarze do tegorocznego sezonu, a kilkadziesiąt imprez w kraju urozmaiciło uroczystości inauguracyjne.

Zawody motorowe, jakie odbyły się w dniu otwarcia sezonu nie były jednak zwyczajnymi, dotychczas rozgrywanymi imprezami. Ich cel i charakter, jak również już sam przebieg otwarcia sezonu wskazywał na duże przemiany, jakie zeszły w naszym motorowym sporcie. Przemiany, które zawdzięczamy w pierwszym rzędzie Uchwałom Biura Politycznego KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu, zmobilizowały naszych działaczy motorowych i sportowców.

W myśl wskazań Biura Politycznego nastąpiło z początkiem rb. skupienie wszystkich sił wokół zagadnień motoryzacji i motorowego sportu. Powstała jedna silna organizacja łącząca samochodziarzy i motocyklistów — Polski Związek Motorowy. Zjednoczeni we wspólnym Związku podjęliśmy zadania postawione nam przez partię i rząd, a jednocześnie zrozumieliśmy, że realizacja planu 6-letniego, planu wspaniałego rozwoju i rozkwitu polskiej motoryzacji, wymaga od nas specjalnie wzmożonej pracy. Postanowiliśmy ją wykonać!

NA START — do pracy tej wzywamy więc dziś wszystkich motorzystów i transportowców, kierowców i warsztatowców, robotników i inżynierów przemysłu motoryzacyjnego, motocyklistów i samochodziarzy wszystkich, którym dobro polskiej motoryzacji leży na sercu.

Dziś zrozumieliśmy już, że dla samochodziarza, czy motocyklisty samo bicie rekordów szybkości, to jeszcze nie wszystko. Że dla inżyniera, czy warsztatowca samochodowego zasklepienie się w kręgu samej techniki, to tylko osłabienie jego cennej pracy.

MY CHCEMY krzewić idee motoryzacyjne wśród najszerszych warstw ludności pracującej miast i wsi. Pomożemy chłopu poznać i docenić silnik. Spopularyzujemy ciągnik, samochód, czy motocykl wszędzie tam, gdzie — w związku z postępem i rozwojem gospodarczym — staje się potrzebny pojazd mechaniczny. Pozyskamy dla motoryzacji młodzież; stworzymy jej dogodne warunki zdobycia technicznej wiedzy motoryzacyjnej, ułatwimy nabycie praktyki warsztatowej i wprawy do kierowania pojazdem mechanicznym. W ten sposób uwielokrotnimy kadry przyszłych kierowców i warsztatowców. Podniesiemy poziom kwalifikacji zawodowych każdego motorzysty i transportowca i pomożemy mu w wykonywaniu jego codziennej pracy.

(Dokończenie na str. 2).

MOTORYZACJA NA XXIII MTP

Tegoroczne Międzynarodowe Targi Poznańskie staną się generalnym przeglądem gospodarki i przemysłu zarówno Polski, jak i innych wystawców, którymi są: Związek Radziecki oraz wszystkie kraje demokracji ludowej. Szczególnie bogato reprezentowany będzie przemysł ciężki — przemysł motoryzacyjny.

Dorobek polskiego przemysłu motoryzacyjnego posiadać będzie oddzielne stoisko. Oprócz znanych wszystkim motocykli SHL i Sokół oraz samochodów ciężarowykch Star-20 i ciągników Ursus-45 zobaczymy po raz pierwszy prototypy nowych pojazdów mechanicznych, których produkcję rozpocznie w niedługim czasie nasz przemysł. Będzie to przede wszystkim nowy model drogowego ciągnika siodłowego dwuosiowego, na którym spoczywa dwukołowa 6-tonowa naczepa.

Dalej zademonstrowane zostanie nowe podwozie autobusowe polskiej produkcji A-50. Technicy i mechanicy samochodowi będą mogli zapoznać się z prototypem nowej hamowni z zamontowanym silnikiem S-42. Hamownia posiada wskaźniki wykazujące temperaturę, ilość obrotów, obciążenie itp.

Z wystawców zagranicznych pierwszy zorganizował swe stoiska Związek Radziecki. 140 wagonów przybyło w pierwszej połowie kwietnia do Poznania, przywożąc eksponaty przemysłu ZSRR. W dziale motoryzacji obok całego asortymentu ciągników, samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli, zobaczymy szereg specjalnych pojazdów mechanicznych, jak walce do ugniatania dróg, buldożery, pojazdy do za- i wyładunku, specjalne maszyny do obsługi rolnictwa umieszczone na samochodach i wiele innych.



Radzieckie Samochody w przeddzień otwarcia Targów.

Pozdrawiamy strajkujących robotników Włoch

Co raz wyraźniej daje się zauważyć we Włoszech, zaprzedanych przez reakcyjny rząd de Gasperiego amerykańskim monopolistom, spadek produkcji przemysłowej i gospodarczej, a wraz z tym kurczenie się przemysłu motoryzacyjnego. Przed włoską klasą robotniczą, wyzyskiwaną przez obcy kapitał, co raz ostrzej rysuje się widmo głodu i bezrobocia. Wiadomości o zamykaniu starych, doświadczonych fabryk samochodowych we Włoszech docierają do nas co raz częściej.

Cierpią na tym najwięcej włoskie masy pracujące. Przeciwko nim wysyła się więc z Ameryki okręty-widma załadowane sprzętem wojennym a krwawy terror policji de Gasperiego ma stłumić niezadowolenie ludności. Terror ten wywołuje liczne protesty klasy robotniczej, która w setkach rezolucji wyraża pełną solidarność z robotnikami włoskimi. I tak pracownicy Zakładów Starachowickich stwierdzają:

„Potępiamy bestialski terror sługusów imperializmu — de Gasperiego i Scelby, którzy mordują bezbronnych robotników, walczących o swe prawa i chłopów pragnących ziemi. Całym sercem i myślami jesteśmy z robotnikami i chłopami włoskimi w ich walce o prawa ludzkie, chleb i pokój".

Podobne rezolucje podjęły również załogi fabryczne wielu innych warsztatów pracy.

(st.).

I Zjazd Aktywu Służby Samochodowej



Wiceminister ON gen. P. Jaroszewicz wygłasza referat o zadaniach służby samochodowej.

(Sprawozdanie ze Zjazdu patrz str. 3)

Depesza Zjazdu Aktywistów

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
MARSZAŁEK POLSKI KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Warszawa

My oficerowie i podoficerowie zebrani na pierwszej naradzie aktywu Służby Samochodowej meldujemy Obywatelowi Marszałkowi, że zadanie postawione na naradzie przez nasze Dowództwo wykonamy w całości. W szczególności zobowiązujemy się do sumiennego przygotowania całej gospodarki samochodowej w naszych jednostkach do Generalnego Przeglądu i szkolenia na obozach letnich.

Świadomi roli żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego, będziemy dążyć do postawienia służby samochodowej w naszych jednostkach na najwyższym poziomie, opierając się w tej pracy o przykład Armii Radzieckiej, o Jej wspaniałe osiągnięcia i wypróbowane metody pracy.

Będziemy pracować coraz wydajniej, podnosić poziom zarówno własnego wyszkolenia politycznego, wojskowego i fachowego jak i podwładnych. Będziemy wzmacniać dyscyplinę ogólną, eksploatacyjną i techniczną, zacieśniać naszą współpracę z oficerami, dowódcami pododdziałów liniowych oraz aparatem politycznym, będziemy w pracy naszej opierać się o pomoc organizacji partyjnych i ZMP-owskich, dążąc do nieustannego wzmocnienia bazy motoryzacyjnej i przyczyniając się w ten sposób do wzmacniania Ludowego Wojska Polskiego, naszego Ludowego Państwa — ważnego ogniwa w światowym obozie pokoju, któremu przewodzi nasz sojusznik — Związek Radziecki.

Dla uczczenia święta klasy robotniczej

Wyprodukujemy więcej ciągników i samochodów

Aby uczcić święto klasy robotniczej czynem i zadokumentować niezłomną wolę walki o pokój i postęp masy pracujące całego kraju podjęły szereg zobowiązań 1-Majowych. W ciągu ostatnich kilku tygodni napływały nieprzerwanie meldunki o zobowiązaniach całych załóg fabrycznych oraz poszczególnych robotników. W ruchu tym wzięli również masowo udział pracownicy naszej motoryzacji: ośrodków przemysłu motoryzacyjnego, transportu, spedycji — kierowcy, warsztatowcy, działacze i sportowcy motorowi.

Z pośród licznych meldunków Czynu 1 - Majowego wysunęły się na czoło zobowiązania załogi Zakładów Mechanicznych „Ursus". Robotnicy „Ursusa" zadeklarowali wyprodukowanie w kwietniu ponad plan 33 ciągników rolniczych oraz upłynnienie do 1 maja br. środków obiegowych i remanentów na kwotę 67 milionów złotych.

Również podwyższona została w ramach 1 - Majowego Czynu produkcja samochodów ciężarowych. Przodownicy pracy, racjonalizatorzy i inni pracownicy Zakładów Starachowickich zobowiązali się bowiem na cześć Święta Pracy wyprodukować dodatkowo 5 samochodów marki STAR-20 i przekazać je do dnia 1 maja br. Centralnemu Zarządowi Przemysłu Motoryzacyjnego.

Szereg zobowiązań indywidualnych powzięli robotnicy Fabryki Opon „Stomil", Fabryki Akumulatorów „Tudor", Fabryki Elektrotechnicznych Urządzeń Samochodowych „Marciniak", Zakłady Sprzętu Transportowego i wiele innych zakładów produkcyjnych.

Z okazji 1 - Majowego Święta kierowcy i warsztatowcy zadeklarowali w m-cu kwietniu podwyższenie swych długofalowych zobowiązań w dziale przebiegów międzynaprawczych i oszczędności materiałów pędnych. Apel personelu technicznego podchwycili pracownicy administracyjni poszczególnych Dyrekcji Okręgowych i Stacji PKS. Zobowiązali się oni w terminie do 1-go maja br. zakończyć wszystkie prace bieżące w sprawozdawczości i buchalterii.

Tak więc w ramach 1 - Majowych zobowiązań znalazły się meldunki całej polskiej motoryzacji, która stanowiąc składową część naszej klasy robotniczej, stanęła twardo do walki o szybsze wykonanie planów gospodarczych i budowania podstaw socjalizmu, wzmacniając tym samym siły postępu zdolne w każdej chwili pokrzyżować agresywne zamiary podżegaczy wojennych.

(sls).

SIŁY OBOZU POKOJU ZWYCIĘŻĄ

Transportowcy podpisują apel Komitetu Obrońców Pokoju

Wezwanie Stałego Komitetu Obrońców Pokoju skierowane do wszystkich ludzi dobrej woli na całym świecie, aby podpisywali apel o bezwarunkowym zakazie broni atomowej znalazły żywy oddźwięk wśród najszerszych mas społeczeństwa polskiego. Rząd który użyje dziś broni atomowej przeciwko jakiemukolwiek krajowi — głosi apel — zostanie potraktowany jako zbrodniarz wojenny.

Front pokoju wzmacnia się i rozszerza. Zorganizowany front zwolenników pokoju z potężnym państwem socjalistycznym — Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej na czele obejmuje już wszystkie kontynenty. Akcja Komitetu Obrońców Pokoju ogarnia dziś wszystkich ludzi na całym świecie, a każdy człowiek na kuli ziemskiej został postawiony w obliczu odpowiedzialności za przyszłość wszystkich ludzi świata. Każdemu bowiem uczciwemu człowiekowi, niezależnie od kraju w którym mieszka, niezależnie od wierzeń i poglądów jakie wyznaje, niezależnie od zawodu i przynależności organizacyjnej postawione zostało pytanie:

— Czy życzysz sobie użycia bomby atomowej?

A jeżeli nie życzysz, to nie pozwól, aby milczenie twoje było tłumaczone przez podżegaczy wojennych, jako zgoda na ich agresywne plany. Wypowiedz jasno swoją wolę i złóż swój podpis po stronie pokoju.

Pod apelem Kongresu Obrońców Pokoju podpisała się więc cała postępowa ludzkość. Podpisały się i przyjęły apel masy pracujące Polski, a wraz z nimi i nasza motoryzacja.

Lecz apelu tego nie zrozumiemy jednak jedynie jako tamy w przygotowaniach do nowej wojny. Apel Obrońców Pokoju jest dla nas wezwaniem do wytężenia jeszcze bardziej wszystkich sił w obronie pokoju zagrożonego przez anglosaskich imperialistów i ich popleczników. Apel ten mobilizuje szerokie masy ludowe do walki przeciwko ciemnym siłom imperialistycznym. A środkiem do tej walki — walki od której zależą losy ludzkości — jest dalsze wzmacnianie potencjału gospodarczego i politycznego naszego kraju, jest wzmacnianie władzy ludowej.

Nasz udział w walce o pokój to utrwalenie zdobyczy demokratycznych, to przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych w fabrykach samochodów, motocykli i ciągników, to przekraczanie norm we współzawodnictwie o przedłużenie przebiegów międzynaprawczych, to wreszcie racjonalizatorstwo kierowców i warsztatowców — co pozwoli nam na szybsze i trwalsze założenie podstaw nowego ustroju społecznego — socjalizmu. Zrozumieć to musi każdy pracownik motoryzacji polskiej: kierowca, czy mechanik, robotnik fabryki samochodów, czy sportowiec motorowy.

I dlatego tak jak w miastach, powiatach i wsiach powstają Komitety Obrońców Pokoju, rozbudowując organizacyjnie ruch w obronie pokoju, rozszerzając i pogłębiając jego propagandę, a demaskując podżegaczy, tak również i przy wszystkich placówkach motoryzacyjnych w całym kraju powstać powinny aktywne komitety, mające na celu zwiększenie naszego wkładu we wspólną walkę o lepsze jutro, o pokój i socjalizm.

Zdać sobie musimy sprawę z tego, że motoryzacja, że nowoczesna technika ma przy obecnym rozwoju gospodarczym doniosłe zadania do spełnienia.

Wróg jednakże znając zadania i rolę motoryzacji szczególnie ostro atakuje nas na odcinku techniki. Umiejętnie przeprowadzana propaganda o anglosaskiej supertechnice ma na celu przekonanie nas o wyższości amerykańskiego blichtru nad, opartą na zdrowych podstawach, techniką krajów obozu pokoju. W ten sposób wróg usiłuje osłabić w nas wiarę we własne siły, zastraszając własną, w rzeczywistości nie istniejącą, potęgą techniczną. Na nic się jednak nie zda wyczarowywanie wodorowych straszaków i reklamowanie superbombami, superfortecami, czy supersamochodami.

Potężne siły obozu demokratycznego powstałe z pracy twardych rąk ludu i kierowane wolą ludu, potrafią unieszkodliwić każdy zamach na twórczą pracę i pokój swych narodów. Każda agresja, nie tylko pojedyńczej superfortecy, ale całego superimperializmu amerykańskiego, zostanie odparta. Zwyciężyć może jedynie postęp i pokój, o który dziś walczą wszystkie demokratyczne siły świata z krajami demokracji ludowej i Związkiem Radzieckim na czele.

Stefan L. Strzałkowski.

(Dokończenie ze str. 1).

Mamy już zorganizowane współzawodnictwo w szkoleniu motorowym — dążyć będziemy do jeszcze silniejszego rozwinięcia go. Opiekujemy się Ludowymi Zespołami Sportowymi — akcja ta jeszcze bardziej musi przybrać na sile. Zakładamy świetlice i Koła Motoryzacyjne przy szkołach — powstać musi jeszcze więcej takich kół. Powstają ośrodki motoryzacyjne, ośrodki racjonalizacji i myśli technicznej— damy w nich opiekę i pomoc najwartościowszym i najzdolniejszym pracownikom naszej motoryzacji. Odbywają się obozy treningowe i kursy doszkalające — podniesiemy na nich wiedzę techniczną i rozszerzymy praktykę naszych samochodziarzy i motocyklistów.

SPORT wyczynowy stanie się dobrą propagandą naszej motoryzacji, naszego przemysłu motoryzacyjnego oraz przemysłu ZSRR i krajów demokracji ludowej. Przeegzaminuje naszych czołujących kierowców i zaprawi ich do najróżnorodniejszej pracy (również w terenie!) w okresie budownictwa pokojowego, ale i na wypadek wojny. Nagrody przyznawane zwycięzcom imprez motorowych staną się gwarancją dobrej pracy zawodowej kierowcy; oceną jego sylwetki nie tylko jako sportowca, ale również jako wartościowego obywatela ludowego państwa.

W ten sposób pojęte zadania i cele naszego związku — Polskiego Związku Motorowego, konsekwentnie realizowane na wszystkich szczeblach organizacyjnych nie tylko dopomogą do pełnego i szybkiego rozkwitu polskiej motoryzacji i potencjału gospodarczego Polski Ludowej, ale dadzą poważny wkład do budownictwa fundamentów socjalizmu w naszym kraju i jeszcze skuteczniej wzmocnią siły obozu postępu w walce o trwały pokój.

(Strz.)

Prasa motoryzacyjna pomocą i informatorem

Przybyli na Pierwszy Zjazd Aktywu Służby Samochodowej oficerowie i podoficerowie z zainteresowaniem oglądali pięknie urządzone stoisko prasy motoryzacyjnej a w szczególności roczniki wydawnictw „Przeglądu Samochodowego" i „Za Kierownicą". Znaczenie prasy motoryzacyjnej w szkoleniu nowych kadr i stałym doszkalaniu żołnierzy służby samochodowej znalazło mocne podkreślenie tak w przemówieniu Szefa Departamentu jak i Głównego Kwatermistrza WP gen. bryg. P. Jaroszewicza. Prasa motoryzacyjna winna stać się dla oficera i podoficera służby samochodowej, tak jak głosiło umieszczone nad stoiskiem hasło, informatorem i pomocnikiem w codziennej pracy i samokształceniu

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

ILE JEST SAMOCHODÓW?

Czeskie czasopismo motoryzacyjne „Svet Motoru" przytacza interesującą statystykę, z której wynika, że w początkach 1949 kursowało na świecie 57.505.980 pojazdów motorowych tj. prawie dwa razy więcej, niż w 1929 r., kiedy to było w ruchu 29.638.535 pojazdów. Z przeszło 57 milionów samochodów na Europę przypada przeszło 10 milionów, w czym 5,3 miliona wozów osobowych, 4,8 miliona ciężarówek i 140 tys. autobusów.

W Europie na pierwszym miejscu kroczy ZSRR z 3 milionami samochodów, za nim zaś znajdują się Anglia, Francja i Niemcy. **(K)**

PRODUKCJA OGUMIENIA SPECJALNEGO W CSR

Przy niektórych szczególnie ciężkich imprezach sportowych niewystarcza zwykłe ogumienie, produkowane na użytek codzienny.

Potrzebne jest ogumienie specjalne, bartrzebne jest ogumienie specjalne, bardziej wytrzymałe i dostosowane do potrzeb względnie warunków terenowych. Dotyczy to zwłaszcza wielkich wyścigów, ciężkich zawodów terenowych oraz jazdy po złych drogach. Czechosłowackie fabryki ogumienia pragnąć pokryć zapotrzebowanie na specjalne gatunki ogumienia rozszerzają w roku bieżącym swą produkcję w tym kierunku. Postanowiono wyrabiać specjalne ogumienie typu „Uniwersał", które używane będzie do wyścigów motocyklowych. W tegorocznych zawodach terenowych używane będzie również wypróbowane już ogumienie typu „Polar". Będzie się też produkować specjalne ogumienie przeznaczone do jazdy po złych drogach.

RADZIECKI WÓZ SPORTOWY

Na bazie samochodu „Gwiazda" buduje się obecnie w ZSRR lekki wóz sportowy z silnikiem o pojemności 350 cm^3 i mocy 46 KM. Wóz ten posiada doskonałe nadwozie o kształtach opływowych i rozwija szybkość do 95,6 km/godz. Skonstruowanie tego wozu jest dowodem wzrastającego zainteresowania automobilizmem sportowym w ZSRR.

Z ukosa

Świece... pocztą lotniczą

W dniu 15 lutego umieściliśmy w „Za Kierownicą" wzmiankę pt.: „Figiel pana Figla".

W treści donieśliśmy o perypetiach Oddziału Doświadczalnego Kieleckich Zakładów Wyrobów Metalowych, związanych z zakupem wysokocieplnych świec zapłonowych w „Motozbycie".

Artykuł nasz odniósł pożądany skutek.

Już w dniu 21 lutego Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych otrzymały zawiadomienie z „Motozbytu", że wysłano zamówienie na świece z prośbą o jak najszybszą dostawę drogą lotniczą.

„Motozbyt" wykazał raz jeszcze swoje pozytywne ustosunkowanie do rzeczywistych potrzeb krajowego przemysłu motocyklowego.

Nie wątpimy, że już w najbliższym czasie Oddział Doświadczalny KZWMet otrzyma zamówiony asortyment świec, co pozwoli na dalszą, racjonalną pracę i poczynienie szeregu poważnych prób.

Sześć lat z Leninem

WSPOMNIENIA KIEROWCY

2)

Gdy pewnego razu zobaczył u mnie futerał z naganem, rzekł życzliwie, ale stanowczo:

— Na cóż wam potrzebny ten instrument, towarzyszu Gil? Odłóżcie go lepiej gdzieś na bok, im dalej, tym lepiej.

Ja jednakże nadal nosiłem rewolwer przy sobie, chociaż starannie ukrywałem go przed wzrokiem Włodzimierza Iljicza. Nosiłem nagan bez futerału za pasem pod bluzą.

W ten fatalny dzień 30 sierpnia 1918 r. zrobiliśmy kilka tur z Włodzimierzem Iljiczem. Byliśmy na Giełdzie Zbożowej, gdzie odbył się wiec przy udziale ogromnej masy ludzi. Iljicz wygłosił wielkie i gorące przemówienie. Nie podejrzewaliśmy nawet, że już tam, na Giełdzie Zbożowej, wrogowie śledzili za Leninem i szykowali na niego zamach. Wyjaśniło się to po kilku dniach, podczas śledztwa w sprawie eserówki Kapłan i jej wspólników.

Około godziny 6-ej wieczorem opuściliśmy Giełdę Zbożową i skierowaliśmy się w stronę zakładów przemysłowych Michelsona na ulicy Sierpuchowskiej. W zakładach tych Lenin bywał i przedtem.

W drodze Włodzimierz Iljicz był, jak zawsze, spokojny i opanowany, chwilami tylko zatroskany mrużył oczy i marszczył czoło.

Tego dnia Lenin był wyjątkowo zajęty. Rano przyjmowanie interesantów, potem posiedzenie, następnie wiec; który dopiero się skończył, i drugi wiec, na który teraz jechaliśmy, a za dwie godziny w gabinecie Iljicza i pod jego przewodnictwem miała się odbyć narada komisarzy ludowych.

Gdy wjechaliśmy na podwórze fabryki Michelsona, wiec jeszcze się nie rozpoczął. W obszernym oddziale produkcji granatów zebrało się kilka tysięcy robotników. Złożyło się tak jakoś, że nikt nie wyszedł na nasze spotkanie.

Włodzimierz Iljicz sam wysiadł z samochodu i szybko skierował się w stronę hali fabrycznej. Podjechałem autem na odległość jakichś 10 kroków od wejścia do budynku fabrycznego i skierowałem maszynę w stronę bramy wyjazdowej.

Po kilku minutach zbliżyła się do mnie kobieta w krótkim żakiecie, z teczką w ręku. Zatrzymała się tuż obok samochodu, mogłem więc dokładnie się jej przyjrzeć. Była to kobieta młoda jeszcze, chuda, z ciemnymi niespokojnymi oczyma, wywierała wrażenie osoby niezupełnie normalnej.

— Zdaje się, że to towarzysz Lenin przyjechał? — zapytała nieco drżącym głosem.

— Nie wiem, kto przyjechał — odpowiedziałem.

Zaśmiała się nienaturalnie i rzekła:

— Jakże to tak? Jesteście szoferem i nie wiecie kogo wieziecie?

— A mnie to nie interesuje. Jakiś tam mówca — dużo ich teraz jeździ, a przecież nie mogę wszystkich znać.

Skrzywiła się z niedowierzaniem i odeszła ode mnie w stronę budynku fabrycznego.

Zastanawiałem się nad tym, dlaczego ta kobieta przyczepiła się do mnie? Ponieważ jednak zawsze było dużo ciekawskich, pragnących się dowiedzieć, kto przyjechał i kogo przywiozłem, przy czym zdarzało się, że ciekawscy otaczali i oglądali samochód, więc pytanie nieznajomej kobiety nie wzbudziło we mnie specjalnych podejrzeń. Pamiętałem jednak zawsze o surowej zasadzie: nigdy i nikomu nie mówić, kto i skąd przyjechał, i dokąd się potem udajemy.

Mniej więcej po godzinie z fabryki wyszedł wielki tłum robotników, którzy zapełnili nieomal całe podwórze. Zrozumiałem, że wiec się skończył i trzymałem maszynę pod gazem, ale Włodzimierza Iljicza jeszcze nie było widać.

Po kilku minutach z hali fabrycznej znowu wyszła duża grupa robotników na czele której szedł Włodzimierz Iljicz. Siedziałem za kierownicą i byłem gotów w każdej chwili ruszyć w drogę.

Idąc w kierunku samochodu, Włodzimierz Iljicz z ożywieniem rozmawiał z robotnikami, uprzejmie odpowiadał na zapytania i ze swej strony dopytywał się o coś u robotników. W odległości 2—3 kroków od samochodu Włodzimierz Iljicz zatrzymał się naprzeciw drzwiczek limuzyny, które ktoś z robotników zdążył już otworzyć.

W tymże czasie Lenin rozmawiał z dwiema kobietami, odpowiadając na ich zapytania. Mowa była o przewozie produktów. Słyszałem i dokładnie zapamiętałem słowa Włodzimierza Iljicza:

— Macie zupełną rację, że oddziały milicji często działają niewłaściwie, ale te wszystkie braki będą usunięte.

Rozmowa trwała 2 — 3 minuty. Obok Włodzimierza mierza Iljicza. Szybko zwróciłem głowę w kierunku nieco przed niego. Wokół tłoczyli się robotnicy, pilnie słuchając wyjaśnień Włodzimierza Iljicza. W momencie, gdy Lenin chciał już wejść na stopień samochodu, rozległ się huk wystrzału.

Dalszy ciąg w numerze następnym

Pierwszy Zjazd Aktywu Służby Samochodowej WP

dopomoże motoryzacji wojskowej dobrze wypełnić zadania letnich obozów szkoleniowych



Główny Kwatermistrz WP Wiceminister ON gen. bryg. P. Jaroszewicz wygłasza referat.

Pierwszy Zjazd Aktywu Służby Samochodowej zgromadził na sali obrad w Warszawie przodujących oficerów, podoficerów, racjonalizatorów, wzorowych kierowców i przodowników wyszkolenia motoryzacji wojskowej. W naradach wzięli ponadto udział przedstawiciele okręgów wojskowych oraz innych broni i służb.

Zebrani aktywiści przybyli do Warszawy by przed obfitującym w nowe odpowiedzialne zadania okresem letniego szkolenia podzielić się doświadczeniami swej pracy i zapoznać się z wielkimi perspektywami rozwoju stojącymi przed motoryzacją wojskową.

Trosce o zabezpieczenie wykonania nowych zadań i zmobilizowania na wszystkich odcinkach pracy aktywu partyjnego i bezpartyjnego dał wyraz płk. inż. Solski, otwierając Zjazd. Mówca podkreślił m. in. fakt, że budujemy najbardziej nowoczesną armię opierającą się na potężnej bazie motoryzacyjnej. Doniosłe zadania w zakresie motoryzacji nie powinny być realizowane tylko drogą administracyjnych zarządzeń, ale również za pomocą mobilizacji aktywu, a za jego pośrednictwem całego stanu osobowego służby samochodowej. Świadomość ideologiczna, zrozumienie zadań stojących przed służbą samochodową pomoże w szybszej budowie silnej bazy motoryzacyjnej w wojsku.

„Są tu na sali nasi najlepsi oficerowie i podoficerowie, którzy dzielą się doświadczeniami pracy przeniosą je do swoich jednostek i w ten sposób przyczynią się do podniesienia poziomu służby samochodowej" — podkreślił płk. Solski.

Zadania stojące przed służbą samochodową przedstawił w obszernym referacie Wiceminister O. N. Gen. Bryg. Piotr Jaroszewicz.

— W miarę dalszego unowocześnienia służby samochodowej WP, na które pozwoli nam pomyślne przeprowadzenie planu 6-letniego — oświadczył Gen. Jaroszewicz — zerwać należy z pojęciem oficera „gospodarczego. Oficer samochodowy musi stać się oficerem liniowym, znającym taktykę wojsk zmotoryzowanych, obsługę sprzętu w polu, naprawy pojazdów w prymitywnych warunkach polowych.



St. sierż. Marian Sak zna służbę samochodową od podstaw — rozpoczął ją w r. 1944 jako pomocnik kierowcy. Obecnie jest kierownikiem garnizonowej stacji obsługi samochodów. Za swą wzorową pracę otrzymał brązowy Krzyż Zasługi.

Służba samochodowa — służbą liniową

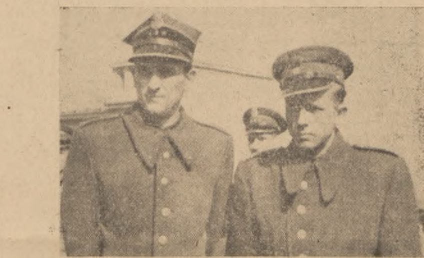
Zadanie to postawił Gen. Jaroszewicz przed zebranymi jako czołowy problem służby samochodowej, łącząc go ściśle z problemem wychowania nowej kadry.

— Mamy kadrę młodą i zdolną—stwierdził Gen. P. Jaroszewicz — w dalszym ciągu należy jednak walczyć o podniesienie jej poziomu technicznego. Mamy wspaniałą, nowoczesną Oficerską Szkołę Samochodową, mamy szkoły podoficerskie, organizujemy setki kursów dokształcających, ale to wszystko jeszcze za mało. Odrabiać bowiem musimy zaniedbania sanacji, która bojąc się rozwoju techniki i rozumiejąc, że przez nią wzmacnia się i krzepnie klasa robotnicza, celowo nie dopuszczała do rozwoju służby technicznej w armii przedwrześniowej. Dlatego tak ważne jest dziś zagadnienie szkolenia kadr. Szkolenia na wszystkich szczeblach i w każdej formie. Dużą rolę do spełnienia musi tu mieć dobrze zorganizowane samokształcenie techniczne pod kierownictwem Departamentu Służby Samochodowej MON. Uczyć się musimy nie tylko w szkole, ale i poza szkołą. Pomocą na tym odcinku będzie fachowa prasa motoryzacyjna.

— Walczymy nie tylko o poziom techniczny naszych kadr samochodowych: kierowców i mechaników — kontynuował dalej Gen Jaroszewicz — lecz przede wszystkim o ich oblicze polityczne i moralne. Nie może być dobrym żołnierzem służby samochodowej jednostka izolująca się od społeczeństwa, od kraju, od jego spraw, od życia, od postępu. Zamykanie się w kręgu samej jedynie techniki — to duże niebezpieczeństwo dla naszej służby.

Wzorem w pracy nad podniesieniem poziomu wyszkolenia i wiedzy technicznej jest dla nas Związek Radziecki, jest dla nas służba samochodowa Armii Radzieckiej, z której czerpiemy i w dalszym ciągu będziemy czerpać wspaniałe wzory, w oparciu o stalinowską naukę wojenną, w oparciu o doświadczenia najpotężniejszej armii świata, która odniosła zwycięstwo nad niemieckim faszyzmem.

— nowy socjalistyczny stosunek do pracy i sprzętu samochodowego o wzmożenie walki o realizację planów eksploatacyjnych i wszechstronną oszczędność.



Czyn pierwszomajowy wspólnym celem samochodziarzy. Kpt. Jan Wysocki zobowiązał się urządzić sale motoryzacyjnewe wszystkich jednostkach podległych jego Wydziałowi, Plut. Stefan Knab kierownik samochodowej stacji obsługi, przygotowuje wzorowo cały stan pojazdów dopierwszomajowej defilady.

Z doświadczeń narady

W dalszym ciągu obrad referaty na tematy aktualnych zagadnień służby samochodowej wygłosili płk. Solski, ppłk. Nowicki i ppłk. Wójcicki.

Szeroki zakres tematów poruszonych w dyskusji, która wywiązała się po wysłuchaniu referatów świadczył dobitnie o zainteresowaniu się obecnych na sali aktywistów wielkimi problemami stojącymi przed służbą samochodową oraz o ich prawdziwej trosce o rozwój motoryzacji wojskowej, socjalistyczny stosunek do własności ludowej i technicznie wyszkolonych żołnierzy służby samochodowej.

Cenne krytyczne i samokrytyczne wypowiedzi, podzielenie się przez przodujących oficerów i podoficerów służby samochodowej metodami pracy prowadzącymi do osiągniętych sukcesów wzbogaciły doświadczenia obecnych. Wypowiedzi te równocześnie jeszcze mocniej utwierdziły postawę polityczną zebranych jako oficerów i podoficerów samochodowych nowego typu, których cechuje wszechstronna troska o sprzęt, którzy w swej codziennej pracy gospodarują w myśl żelaznego prawa socjalizmu — oszczędności, którzy szeroko opierają się na wspaniałym przykładzie klasy robotniczej — racjonalizatorstwie i współzawodnictwie.

Dyskusja przyniosła również niezwykle cenne wypowiedzi dające dowód troski organizacji partyjnych i ZMP-owskich o rozwój służby samochodowej, pomocy udzielanej przez nie oficerom samochodowym w ich codziennej pracy i jej znaczeniu w podnoszeniu motoryzacji wojskowej na wyższy poziom.

Równocześnie w dyskusji wyjaśnieniu uległ szereg problemów będących dotąd dla poszczególnych oficerów hamującym czynnikiem.

Wspaniały sprzęt radziecki

podstawą siły naszej motoryzacji

Z kolei przeszedł Gen. Jaroszewicz do omawiania spraw taboru i sprzętu samochodowego, co obok spraw kadr jest najdonioślejszym zagadnieniem naszej służby. Stwierdził on, że i w tej dziedzinie zaszły korzystne przeobrażenia. Wojsko wyzbywa się w szybkim tempie amerykańskiego szmelcu, a otrzymuje najlepsze na świecie samochody radzieckie i pełnowartościowe radzieckie wyposażenie techniczne.

I tutaj więc pomoc Związku Radzieckiego pozwoliła dźwignąć na wyższy poziom stan naszego parku samochodowego, podnieść jego sprawność i gotowość bojową. Samochody radzieckie, produkowane przez najsilniejszy na świecie przemysł motoryzacyjny ZSRR, wypróbowane w latach wojny z niemieckim faszyzmem, a obecnie zbadane w najróżnorodniejszych warunkach klimatycznych Związku Radzieckiego, dają gwarancję, że służba samochodowa WP spełnia wszystkie zadania, jakie stoją przed nowoczesną armią.

Również świadomość, że naszym zaplecem w dziedzinie motoryzacji jest potężny socjalistyczny przemysł Związku Radzieckiego, z którym systematycznie przeprowadzamy unifikację marek i typów samochodów, daje nam pewność pełnego i szybkiego rozwoju motoryzacji naszego ludowego wojska. Tak jak sojusz ze Związkiem Radzieckim stał się gwarancją niepodległości naszej ojczyzny, tak w dziedzinie gospodarczej przyjaźń ZSRR jest podstawą siły i rozwoju polskiej motoryzacji.



Kierownik warsztatu samochodowego sierż. Fran. Szejbach pomaga ZMP-owcom swej jednostki w wykonaniu 1-Majowych zobowiązań: wcześniejszego przygotowania samochodów do Przeglądu Generalnego.

Udoskonalić planowanie i wzmocnić

dyscyplinę eksploatacji

Cenny sprzęt Radziecki wymaga odpowiedniej opieki ze strony wszystkich żołnierzy służby samochodowej dlatego zagadnieniu eksploatacji i konserwacji taboru samochodowego poświęcił Generał Jaroszewicz, podkreślając znaczenie socjalistycznego stosunku do pracy i do sprzętu na którym się pracuje. Jest to jedną z dźwigni budowy Państwa socjalistycznego.

— Oficer samochodowy winien stać na straży właściwego wykorzystania drogocennego sprzętu i socjalistycznego stosunku do własności państwowej—stwierdził Gen. Jaroszewicz. Dobrze eksploatować sprzęt może tylko człowiek wychowany w duchu miłości, zaufania i poszanowania tak cennego sprzętu, jaki posiadamy obecnie w wojsku.

Również ważnym zagadnieniem stwierdził Główny Kwatermistrz WP jest sprawa planowania w jednostkach służby samochodowej.

— Planowanie to sprawa świadomości klasowej naszych oficerów i podoficerów — powiedział Gen. Jaroszewicz. Są jeszcze w niektórych jednostkach oficerowie, którzy coprawda uznają gospodarkę planową w teorii, ale nie realizują jej w praktyce. Takie podejście jest bezduszne i biurokratyczne.

Reasumując Wiceminister Obrony Narodowej postawił przed uczestnikami Pierwszego Zjazdu Służby Samochodowej WP i całym stanem osobowym naszej służby zadanie dalszej wytężonej walki — o mocniejsze powiązanie pracy fachowej z zagadnieniami życia politycznego i wyszkoleniem liniowym z wojskiem,



„ZMP-owcy mojej jednostki uchwalili, jako czyn pierwszomajowy, wybudować nową, betonową rampę do mycia samochodów — oświadczył z dumą ppor. Edward Kaszub. — Wspólnymi siłami zadanie wykonamy w terminie".

MASZERUJEMY NA DEFILADĘ 1-MAJOWĄ

Wraz z zakończeniem prac przygotowawczych do wiosenno - letniego okresu eksploatacji rozpoczynamy nowy etap intensywnego szkolenia i wzmożonej pracy służby samochodowej. Już wkrótce jednostki nasze wyruszą na letnie obozy, aby w polowych warunkach pogłębiać żołnierskie umiejętności i jeszcze lepiej przygotować się do pełnienia zaszczytnego obowiązku obrońców naszej Ludowej Ojczyzny.

Wymarsz na letnie ćwiczenia i wzmożona podczas ich trwania praca trasportu zmotoryzowanego wymaga od wszystkich żołnierzy służby samochodowej, kierowców i mechaników intensywnej pracy tak pod względem przygotowania sprzętu jak i uzupełnienia wiadomości niezbędnych do sprawnego wykonania przemarszu.

Przemarsz na letnie obozy będzie bowiem równocześnie wielkim egzaminem dla nas samych, naszych umiejętności pracy w warunkach zbliżonych do bojowych, dla całej służby samochodowej WP. Od naszych umiejętności i sprawności technicznej samochodów zależeć będzie wykonanie przez całą jednostkę zadania terminowego dotarcia na obóz letni oraz zabezpieczenia jej podczas marszu w niezbędne środki zaopatrzenia jak materiały pędne, wyżywienie itp.

Zakres wiadomości jakie każdy z nas musi posiadać by w czasie przemarszu dobrze wywiązać się ze swych obowiązków jest bardzo szeroki. Znać musimy bowiem nie tylko doskonale zasady eksploatacji samochodów w okresie wiosenno-letnim, przeprowadzenie prac konserwacyjnych i naprawczych, lecz również taktykę służby samochodowej oraz służb i broni do których przydzielone są nasze samochody.

Pomocą w zdobyciu niezbędnych wiadomości będą nam służyć doświadczenia naszych kolegów żołnierzy służby samochodowej Armii Radzieckiej oraz nasze własne jakie uzyskaliśmy podczas zeszłorocznych ćwiczeń.

Z ich pomocą służba nasza jeszcze raz zadokumentuje w czasie przemarszu i podczas samych obozów letnich pełną sprawność motoryzacji wojskowej będącej dziś jednym z podstawowych środków bojowych naszego nowoczesnego wojska.

Przygotowanie samochodu do przewozu

Pierwszym warunkiem przygotowania do wymarszu na letni obóz jest pełna sprawność techniczna naszych samochodów. Osiągnęliśmy ją przez dokładne i staranne przygotowanie do eksploatacji wiosenno - letniej. Obecnie zaś pomyślmy o ułatwieniu sobie i przewożonej jednostce samego przemarszu.

Jak wiemy samochody nasze nie zawsze są całkowicie przystosowane do różnorodności przewozów wojennych.

Zapoznamy się więc (w szczególności zaś mechanicy jednostek) z możliwościami budowy specjalnych urządzeń jakie wypraktykowali w czasie wojny kierowcy naszej bratniej Armii Radzieckiej.

JAK WYKONYWANO DESKI NA SIEDZENIA I JAK WYKORZYSTYWANO JE PRZY ŁADOWANIU KONI I SPRZĘTU WOJENNEGO

Deskę grubości 50 mm i szerokości 200 mm cięto na mniejsze deski, których długość równała się szerokości skrzyni samochodu (licząc wewnętrzną odległość między bocznymi ściankami skrzyni). Do obu końców każdej deski przykręcano śrubami cztery żelazne haki, po dwa na każdym końcu. Haki o wymiarach: 450 mm długości, 40 mm szerokości, 4 — 5 mm grubości wykonane z żelaza przykręcano do desek za pomocą dwóch śrub długości 60 — 70 mm i średnicy 12 — 13 mm.

Deskę wzmacniano przybijając od strony przeciwległej drewniany klocek metrowej długości.

W ten sposób deski zaczepione hakami o krawędzie bocznych ścianek skrzyni samochodu stanowiły wygodne i mocne siedzenia. Krawędzie skrzyni obijano blachą, aby zapobiec zdzieraniu drzewa przez żelazne haki. Czynność tę wykonywano bardzo starannie aby ludzie nie darli ubrania podczas wsiadania a konie nie zaczepiały się o wystające końce blachy. Praktyka wykazała, iż dla przystosowania dwutonowego samochodu do przewożenia ludzi wystarczą cztery deski, dla 3-tonowego — sześć.

Wsiadanie ludzi z koła było niewygodne i niszczyło opony, toteż dla uniknięcia tego zaczęto stosować „strzemiona" (po 4 na samochód). Strzemiona wyrabiano z żelaza płaskiego lub okrągłego (płaskie szerokości 20 — 25 mm i grubości 4 — 5 mm, okrągłe o średnicy 18 — 20 mm). Długość strzemion wynosiło 140 — 160 mm. Zagięte górne końce strzemiona miały otwory dla śrub mocujących je do podłogi skrzyni. Strzemiona zakładano po obu stronach skrzyni samochodu (po 2 z każdej strony) tak że jedno było po prawej stronie koła tylnego, drugie zaś — po lewej. Od strony wewnętrznej strzemiona podtrzymywały trzymaki, których dolne końce nitowano do strzemion górne zaś przykręcano do podłogi skrzyni. Ten sposób mocowania strzemion uniemożliwiał zginanie ich pod nadwozie przy wsiadaniu. Jeśli pod nadwoziem była skrzynka do narzędzi lub koło zapasowe, wówczas stosowano odrzucany typ strzemion na zawiasach. Oparciem dla strzemion w tym wypadku była skrzynka narzędziowa albo koło zapasowe

URZĄDZENIA DO PRZEWOŻENIA KONI I SPRZĘTU

Przystosowanie samochodów do przewożenia koni i sprzętu wymaga dodatkowych urządzeń, jednakowych dla wszystkich typów samochodów.

Do tych urządzeń należy zaliczyć przenośne pochylenie wjazdowe z belek żelaznych o przekroju dwuteowym. Długość belki winna odpowiadać długości skrzyni samochodu. Końce belek są rozchylone w różne strony. Krawędzie, którymi belki kładzie się na samochód, są nieco ścięte, przez co osiąga się lepsze ich przyleganie do podłogi skrzynki. W górnym końcu belki jest otwór, w który wchodzi kołek wmontowany w podłogę skrzyni; urządzenie takie zapobiega zsunięciu się belki z samochodu. Kołki są oddalone od siebie na szerokość rozstawienia kół działa lub wozu taborowego.

Przy ładowaniu koni — na belki kładzie się deski (spodem do góry) używane przy przewożeniu ludzi. Od strony zewnętrznej do desek przybija się kilka klocków drewnianych grubości 50 mm, co ułatwia przeprowadzanie koni i wzmacnia pomost. Na końcach pomostu wbija się dwa pale zapobiegające zsunięciu się desek leżących na belkach. Celem przystosowania samochodu do przewożenia koni po obu stronach skrzyni robiono kraty z desek, łączonych ze sobą śrubami i żelaznymi uchwytami.

Wszystkie łączenia wykonywano za pomocą 26 śrub różnej długości, z których 12 służyło do mocowania 6 uchwytów do boków skrzyni — do mocowania desek do skrzyni i 8 do połączenia desek.

Stosowano żelazne śruby o średnicy 12 — 13 mm, przy czym 12 śrub zaopatrywano w zakrętki po jednej na śrubę, pozostałe zaś 14 — po dwie. Uchwyty wykonywano z żelaza okrągłego o średnicy 12 — 13 mm, długości 240 — 260 mm i przymocowywano do boków skrzyni (do dolnej deski od strony zewnętrznej).

Przystosowanie 2-tonowego samochodu wymagało użycia 14 desek, 3-tonowego — 15 i odbywało się w następujący sposób. Sześć desek po zaczepieniu hakami za uchwyty podnoszono do góry ustawiając je w pozycji pionowej i przykręcano śrubami do górnej lub do drugiej deski skrzyni. Następnie do desek ustawionych pionowo przykręcano cztery deski w pozycji poziomej w odległości 400 — 600 mm od górnej deski skrzyni. Uważano przy tym, by haki poziomych desek nie wystawały poza obręb skrzyni. Dwie następne deski zakładano od przodu i tyłu tak by ich haki znalazły się między hakami poziomych desek stanowiąc w ten sposób kwadrat, do którego wbijano stożkowy klin mocujący deski podłużne z poprzecznymi.

Przegląd samochodu przed wyjazdem

Prace przygotowawcze przy samochodach zakończono. Nasi dowódcy podali nam już godzinę wymarszu. Obecnie przystępujemy do ostatecznego przeglądu samochodów. Celem jego jest skontrolowanie stanu technicznego samochodu i upewnienie się o jego całkowitej sprawności technicznej. Na przeprowadzenie przeglądu mamy 20 minut czasu, należy przytym pamiętać, że wzywać pomocy mechanika możemy jedynie w wypadku gdy własnymi siłami nie możemy ewentualnej niesprawności usunąć.

Sprawdzamy następujące zespoły i układy samochodu:

a) sprawdzenie przez zewnętrzne oględziny, skrzyni ładunkowej, budki kierowcy, błotników i silnika skontrolowanie, czy nie ma zewnętrznych uszkodzeń, starcie kurzu, wilgoci lub śniegu;

b) sprawdzenie czy nie ma na wycieku paliwa, oleju, wody względnie specjalnych płynów (zwrócić uragę na plamy i kałuże pod samochodem);

c) sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku, poziomu oleju w karterze silnika i poziomu wody (względnie płynu chłodzącego) w chłodnicy (ilość paliwa w zbiorniku sprawdza się linijką pomiarową; poziom oleju w karterze silnika winien dosięgać górnego znaczka na trzpieniu kontrolnym; dopuszczalne odchyłki 1 — 2 mm; poziom wody sprawdza się przez górny wlew, po zdjęciu zeń nakrętki);

d) sprawdzenie umocowania filtra powietrznego (przez sprawdzenie ręką);

e) sprawdzenie luzu koła kierownicy i stanu zawleczek połączeń drążków kierowniczych;

f) sprawdzenie zewnętrznego stanu wszystkich opon (również i zapasowej i ciśnienia powietrza w nich; zwrócić uwagę, czy na powierzchni opon nie ma wzdęć, wbitych gwoździ, lub innych ostrych przedmiotów (należy je natychmiast usunąć); ciśnienie powietrza w oponach sprawdza się manometrem; przy zbyt wielkim ciśnieniu należy wypuścić nadmiar powietrza, przez naciśniecie na trzpień zaworka wentyla; powietrze wypuszczać stopniowo co pewien czas mierzyć ciśnienie monometrem; przy niedostatecznym ciśnieniu oponę należy dopompować; po doprowadzeniu ciśnienia w oponach do wielkości normalnej należy sprawdzić, czy przez zawór nie przedostaje się powietrze;

g) sprawdzenie przy pomocy specjalnego klucza nasadowego z korbką, względnie klucza krzyżowego, dociągnięcia nakrętek, mocujących tarcze kół do piast;

h) sprawdzenie działania sygnału, oświetlenia a w razie potrzeby maskowania światła;

i) sprawdzenie ilości i właściwego ułożenia, względnie umocowania narzędzi kierowcy narzędzi saperskich, części zamiennych i innego wyposażenia samochodu; sprzęt ten winien być ciasno ułożony w odpowiednich skrzynkach narzędziowych; skrzynki winny być dobrze zamknięte, aby nie mogły się otworzyć podczas jazdy, pod wpływem wstrząsów;

j) uruchomienie silnika, nagrzanie go do normalnej temperatury i przesłuchanie jego działania przy różnych obrotach; silnik winien pracować równomiernie, cicho, bez ostrych stuków i szumu, nie zatrzymywać się na wolnych obrotach i bez zakłóceń przechodzić w obroty;

k) sprawdzenie działania i wskazań instrumentów kontrolnych na tablicy rozdzielczej;

l) sprawdzenie w ruchu przy wyjeździe z miejsca postoju do punktu zbiornego kolumny, działania sprzęgła, skrzynki przekładniowej, wyrównywaczy, hamulców i układu kierowniczego.

Ładowanie samochodów

Skolei wraz z kolumną przybywamy obecnie do rejonu załadowania jednostki, którą będziemy przewozili bądź też na punkt załadowania materiałów zaopatrzeniowych.

Rozróżniamy dwa zasadnicze typy przewozów. Przewóz ludzi i przewóz materiału wojennego

ŁADOWANIE PIECHOTY

Jeżeli chodzi o przewóz piechoty podstawowym obowiązkiem kierowcy jest uwaga na nieprzeciążenie samochodu.

Dalszym naszym obowiązkiem jest pilnowanie bezpieczeństwa przewożonych żołnierzy. Kierowca samochodu nie może dopuścić, aby żołnierze siedzieli w czasie jazdy na błotnikach, stali na stopniach itp. Może to bowiem w czasie jazdy, a szczególnie w terenie łatwo spowodować wypadek zakończony nawet śmiercią.

Prawidłowe ładowanie się piechoty oraz zajęcie miejsc na samochodzie pokazują poniższe rysunki.

Uzbrojenne piechoty załadowane zostaje na samochody wraz z obsługą. Należy zwrócić uwagę na prawidłowe jego ustawienie i zamocowanie. Sposób pokazują rysunki.

Załadowanie piechoty zmotoryzowanej na nowoczesny samochód radziecki GAZ—51.

Ustawienie piechoty do załadowania na samochód: a) przez prawą burtę, b) przez tylną burtę. c) przez prawą i lewą burtę.

Ustawienie do ładowania i rozmieszczenia na samochodzie i na biedce drużyny moździerzy.

Rozmieszczenie karabinów maszynowych na samochodzie wraz z obsługą.

Zbiórka plutonu w szyku rozwiniętym

I LETNIE SZKOLENIOWE OBOZY ĆWICZEBNE

Znacznie więcej trudności przedstawia załadowanie samochodu materiałem wojennym. Mimo, iż samo ładowanie w większości wypadków nie jest obowiązkiem kierowcy, kierowca winien cały czas być obecny w czasie załadowania, pilnować sposobu i szybkości ładowania, zabezpieczenie ładunku przed wstrząsami i przesunięciami w czasie jazdy, równomiernego rozłożenia ciężaru oraz niedopuszczenia do przeciążenia wozu. Na wagę ładunku muszą szczególną uwagę zwracać kierowcy jeżdżący na samochodach niedotartych. Jakkolwiek bowiem nawet małe przeciążenie samochodu, może spowodować poważne uszkodzenie techniczne.

Przewożone ładunki, ulegające zniszczeniu pod wpływem opadów atmosferycznych, lub też wymagające utrzymanie tajemnicy wojskowej powinno się zakryć brezentem. Skrzynie z amunicją należy w samochodzie ciasno ułożyć i starannie umocować celem zabezpieczenia przed wypadnięciem, obsunięciem i zderzeniem podczas jazdy. Naboje i pociski artyleryjskie należy bezwzględnie układać w poprzek samochodu.

Na samochodzie załadowanym amunicją nie wolno zabierać dodatkowej ilości paliwa umieszczonego zwykle w skrzyni samochodu oraz ludzi poza wyznaczonym konwojem. Na samochodach przeznaczonych do przewożenia materiałów pędnych rury wydechowe powinno się wyprowadzić ku przodowi. Wszystkie pojazdy powinno się wyposażyć w gaśnice i sprzęt saperski. Samochody przeznaczone do przewożenia materiałów pędnych w bańkach należy zaopatrzyć w specjalnie przystosowane do tego przegrody. Samochody przewożące materiały pędne w beczkach nie wymagają żadnych urządzeń, jednak beczki należy bardzo starannie umocować. Jeśli na jednym samochodzie przewozi się materiały pędne różnych gatunków, na każdej beczce winno się umieścić napis określający jej zawartość.

Przed załadowaniem paliwa należy sprawdzić jego ilość w beczce i szczelność zamknięcia. W lecie nie należy napełniać naczynia całkowicie. Beczki na samochodach ustawia się korkami do góry. Podczas załadowania produktów żywnościowych należy przedsięwziąć odpowiednie kroki, celem zabezpieczenia ich przed zniszczeniem, należy również brać pod uwagę ich właściwości szczególne. Np. soli nie należy stawiać obok cukru, herbaty razem z pieprzem i liśćmi bobkowymi, mąki i wyrobów mącznych z mięsem, rybą i świeżymi owocami.

Ze znacznie większymi trudnościami zetkniemy się przy załadunku dział, małych czołgów — tankietek bądź samochodów rozpoznawczych oraz koni. Przy przewożeniu dział, biedek i wozów taborowych musimy zawczasu pomyśleć o przygotowaniu dostatecznej ilości podpórek pod koła oraz zapotrzebować u dowódcy odpowiednią ilość łańcuchów. Załadowanie może odbywać się tylko za pomocą tzw. appareli, czyli wykopów w które wjeżdżamy tyłem, tak by tylna ścianka nadwozie dotykała ściany wykopu. Na podłodze nadwozia umieszczamy ponadto, w rozstawie równym rozstawowi kół działa, deski wzmacniające.

Działo ładujemy lufą w przód, tak by koła wparły się na podpórkach, poczym mocujemy je łańcuchami. Po załadowaniu działa wciąga się z kolei przodek. Szczególną uwagę należy zwrócić na umocowanie działa, przy jeździe pod górę lub większych nierównościach terenowych, rozluźnienie łańcuchów grozi katastrofą.

Załadowanie wozów i biedek dokonuje się w ten sam sposób z tym jedynie, że zamiast desek wzmacniających podkłada się kliny.

Przy ładowaniu koni wprowadzamy najpierw konie spokojne. Najlepiej jest ustawiać razem konie przyzwyczajone do siebie. Koniom płochliwym należy przed załadowaniem zarzucić na łeb worek lub płaszcz i dopiero wówczas je wprowadzać. Przy ładowaniu nocnym konie boją się wchodzić do ciemnego wnętrza. Należy zatem wnętrze oświetlić latarnią, uważając jednocześnie na konieczność zaciemnienia. W tym celu musimy zwrócić uwagę na szczególne umocowanie brezentu po bokach. Przy wyładunku pierwsze konie wyprowadzamy tyłem, następne zaś o ile są płochliwe, możemy wyprowadzać po uprzednim obróceniu w prawo lub lewo przodem.

Sygnalizacja i szyki marszowe

Zakończenie ładowania oznacza rozpoczęcie właściwego marszu. Obecnie dowódca kolumny sygnałami rąk lub chorągiewek podaje kolejno rozkazy. Uwaga, Silnik w ruch stop, poczym kolumna przyjmuje szyk marszowy.

Musimy więc dokładnie przyswoić sobie sygnały ręcznego dowodzenia oraz szyki samochodowe by w czasie rozwijania się kolumny nieumiejętnym manewrowaniem bądź też z powodu niezrozumienia podanego rozkazu nie spowodować „korka" opóźniającego marsz.

Znamy dwa zasadnicze szyki: zwarty i marszowy.

Szyk zwarty — wozy i pododdziały rozmieszczone wzdłuż frontu i w głąb w odległościach i odstępach określonych przez regulamin. Szyk zwarty stosuje się dla rozmieszczenia w miejscu i w marszu.

Szyk marszowy — samochody i kolumny są ustawione jedna za drugą w odległościach określonych regulaminem lub rozkazem dowódcy. Szyk marszowy stosuje się do marszów.

Odmianą szyku zwartego stanowi „szyk rozwinięty", w którym samochody stoją jeden obok drugiego na jednej linii wzdłuż frontu.

Zmiana szyku rozwiniętego na szyk kolumna marszowa

Zmiana szyku kolumna marszowa na szyk rozwinięty

Zasadniczym szykiem drużyny samochodowej jest właśnie „szyk rozwinięty" z odstępami między samochodami 1 — 1.5 m. W szyku tym samochody dowódcy drużyny zajmuje miejsce na prawym skrzydle.

Do marszu przyjmujemy szyk: „kolumna marszowa". Szyk ten rozwijamy z szyku rozwiniętego na sygnał „marszowa kolumna — marsz", przy czym pierwszy wyjeżdża samochód dowódcy, za nim zaś reszta.

Do „szyku rozwiniętego" przechodzimy z „kolumny marszowej" na sygnał „w szyku rozwiniętym zbiórka".

Zwrot w tył wykonany jednocześnie przez wszystkie samochody

Zwrot w tył wykonany kolejno

Trzeba będzie przy tym od czasu do czasu stosować zwroty w tył. Możemy wykonywać je jednocześnie wszystkimi samochodami lub też kolejno (zjazdem).

Zwrot w tył wszystkich samochodów razem wykonujemy na sygnał „w tył zwrot".

Zwrot w tył kolejno (zjazdem) wykonujemy na komendę „rób to co ja", obserwując stale bacznie wóz poprzednika, za którym należy podążać.

Przy tym wszystkim pamiętajmy zaś stale o odległości, która powinna przy rozwijaniu szyków wynosić pomiędzy poszczególnymi samochodami 10 m w marszu zaś 25 — 30 m.

Kierowca i mechanik w marszu

Z chwilą rozpoczęcia marszu odpowiedzialność i ciążące na nas obowiązki w porównaniu do tych, jakie posiadaliśmy np. w czasie załadowania kilkakrotnie wzrastają.

Jazda w kolumnie wymaga bowiem nie tylko doskonałej umiejętności prowadzenia samochodu lecz także stałej uwagi na sygnały dowódców, posterunków regulacji ruchu, sygnały podawane przez jadący przed nami samochód oraz zachowania dyscypliny marszu (szybkość, odległość).

W marszu nie wolno nam wyprzedzać jadących z przodu samochodów, natomiast należy zawsze dawać możność wyprzedzania własnego samochodu wozom specjalnym i samochodom dowódców.

W wypadku uszkodzenia samochodu podajemy sygnał „wypadek" i zjeżdżamy celem nie blokowania drogi maszerującej kolumny na prawą stronę po usunięciu zaś niedomagania kontynuujemy dalej marsz.

Na postoju rozpoczynamy natychmiast po zatrzymaniu się przegląd techniczny samochodu wykonując następujące czynności:

a) sprawdzenie poziomu oleju w misce olejowej silnika, ilości paliwa w zbiorniku i wody w chłodnicy; należy wziąć pod uwagę odległość do następnego odpoczynku i obliczyć, czy ilości te umożliwiają przebycie tej odległości bez zatrzymania się; znaczne obniżenie poziomu oleju, paliwa lub wody w stosunku do stanu przy wyjeździe wskazują na możliwość wycieku;

b) upewnienie się, że olej, paliwo i płyny (chłodzący hamulcowy i amortyzatorowy) nie wyciekają; w tym celu należy szczegółowo obejrzeć zewnętrzną powierzchnię obudowy zasadniczych zespołów i nawierzchnię drogi pod samochodem; świeże plamy i kałuże, wskaże miejsce wycieku;

c) sprawdzenie przez dotknięcie ręką stopnia nagrzewania się piast kół, bębnów hamulcowych, obudowy mostów napędowych, skrzynki przekładniowej i rozdzielczej; przy normalnym nagrzaniu się przedmioty te nie będą parzyć ręki;

d) sprawdzenie całości i umocowania resorów i amortyzatorów; poprzeczne prześwity między piórami resorów oraz występujące na bok pióra będą wskazywać na połamanie niektórych piór lub sworznia resorowego; kierowca z odległości kilku kroków sprawdza, czy nie ma przekrzywienia skrzynki ładunkowej na jedną stronę, co może wskazywać na złamanie resoru;

e) sprawdzenie stanu drążków kierowniczych i ich połączeń;

f) sprawdzenie czy pomiędzy tarcze kół tylnych i wałów kardanowych nie dostały się kamienie, wplątały się gałęzie, drut itp.;

g) sprawdzenie czy są wszystkie nakrętki kół i jaki jest stan opon; sprawdzenie w oponach, które widocznie „siadły", ciśnienia powietrza; w razie potrzeby dopompować, względnie wymienić;

h) obejrzeć zapory skrzynki ładunkowej, trwałość ułożenia i umocowania ładunku.

Wyniki przeglądu technicznego kierowca niezwłocznie melduje dowódcy kolumny.

Praca mechanika

Obowiązki mechanika drużyny nabierają specjalnego znaczenia przed i w czasie i po marszu jego drużyny. Obowiązkowy mechanik drużyny powinien przed wyruszeniem jednostki sprawdzić gotowość marszową wszystkich samochodów, sprawdzić ilość benzyny i smarów w drużynie tak ażeby nie powstały braki w czasie marszu. W związku z obydwu czynnościami, mechanik drużyny musi znać doskonale zadanie jakie jego drużyna ma wykonać. Po zakończeniu obu czynności mechanik składa meldunek dowódcy plutonu (rzutu lub kolumny) o gotowości technicznej swojej drużyny.

W czasie trwania marszu mechanik znajduje się na ostatnim wozie swej drużyny. Podczas postoju, lub też w wypadku uszkodzenia jednego z samochodów drużyny, mechanik okazuje pomoc. Jeżeli zachodzi konieczność pozostania przy uszkodzonym w czasie marszu samochodzie, mechanik zatrzymuje pierwszy samochód w następnej drużynie i melduje znajdującemu się w nim dowódcy drużyny o swym pozostaniu. Dowódca drużyny przekazuje z kolei meldunek mechanika dowódcy plutonu.

Po wykonaniu przez drużynę przemarszu mechanik melduje dowódcy plutonu o wypadkach zaszłych w czasie jazdy, stanie samochodów i ewentualnych uszkodzeniach. Równocześnie mechanik podaje dowódcy plutonu termin, w którym niesprawne samochody będą doprowadzone do porządku. Następnie mechanik dopilnowuje i pomaga kierowcom w przeprowadzeniu obowiązkowego po przemarszu, przeglądu konserwacyjnego samochodów i w dokonaniu ewentualnych napraw.

Uwaga — Silnik w ruch — Zmniejszyć szybkość — Stój — Silnik zgaś — Naprzód — Na prawo — Na lewo

Co wpływa na zużycie ogumienia

Coraz większy rozwój transportu samochodowego i stale rosnąca ilość pojazdów mechanicznych, powoduje równoczesny wzrost znaczenia podstawowego elementu jakim jest ogumienie. Nie tylko jednak transport samochodowy ale i motocykle, rowery, wozy specjalne, samoloty posługują się coraz doskonalszymi odmianami ogumienia.

Długość przebiegu opony, ten najistotniejszy problem dla zmotoryzowanego rynku, wzrosła przez ostatnie lata kilkakrotnie. Wynosiła ona w roku 1914 około 2.500 do 3.000 km a dziś waha się w granicach 30 do 60 tys. km.

3 2 4 1 5 6

Jakimi metodami osiągnięto tak znaczne przedłużenie przebiegu? Po pierwsze, przez produkcję gumy coraz odporniejszej na zużycie, po drugie przez stosowanie coraz lepszej osnowy i przesycanie nitek podkładu rozcieńczoną gumą, po trzecie przez przejście z opon wysokiego ciśnienia na opony niskociśnieniowe t. zw. balonowe, co zmniejszyło w dużym stopniu nacisk jednostkowy powstający pomiędzy oponą a nawierzchnią. Tąk więc dzięki licznym i nieustającym pracom laboratoriów chemicznych, inżynierów i techników, otrzymujemy ogumienie o coraz lepszych właściwościach i dłuższej żywotności.

Ponieważ jednak, naszą rolą od momentu zakupienia opony jest niestety jej zużywanie, rozpatrzmy więc punkty mające wpływ na skrócenie „życia" opony.

Otrzymamy, w zależności od wielkości wpływu na zużycie, następującą ich kolejność:

1. TEMPERATURA
2. SZYBKOŚĆ JAZDY
3. STAN OPONY
4. CIŚNIENIE POWIETRZA W DĘTCE
5. MATERIAŁ NAWIERZCHNI
6. STAN NAWIERZCHNI
7. RODZAJ DRÓG (WZNIESIENIA, ZAKRĘTY)
8. SPOSÓB JAZDY
9. ZBIEŻNOŚĆ KÓŁ.

TEMPERATURA.

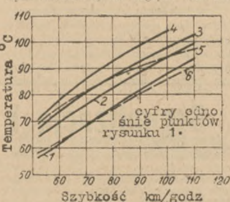
Ciepło jest największym wrogiem ogumienia, ponieważ zmiękczając gumę, zmniejsza jej odporność na zużycie. Powstawanie ciepła w ogumieniu ma swe źródło w tarciu opony o nawierzchnię oraz w stałym uginaniu się, będącym niczym innym jak tarciem wewnętrznym wraz z odkształceniami materiału, spowodowanymi nierównościami drogi. Główna cecha charakterystyczna gumy, to tłumienie drgań a więc sprężystość, która w gumie polega na przyjęciu uderzenia od nierówności a nieoddaniu tego samego w przeciwnym kierunku, tylko na zamienieniu go na ciepło. Jest więc całkiem zrozumiałe, że najwyższa temperatura powstaje w miejscach o największym zginaniu (tarciu). Według rysunku (1) miejsce to ogranicza się punktami 4 do 5. Ponieważ jednak powierzchnia zewnętrzna opony ulega chłodzeniu w zetknięciu się z nawierzchnią i powietrzem, to zrozumiałe jest, że temperatura wewnątrz opony jest zawsze wyższa niż na zewnątrz. Z tych też powodów zużycie ogumienia w lecie jest dwa i więcej razy wyższe niż w zimie. Ilość ciepła powstającego wewnątrz opony wyjaśnimy przykładowo: opona 5,25 — 20 przy szybkości 80 km/godz ma do odprowadzenia ilość ciepła równą 1200 kalorii, czy przy czterech oponach daje 4800 kal., lub moc 4800 : 632 = 7,6 KM.

SZYBKOŚĆ JAZDY

Jak powiedzieliśmy ciepło powstaje wskutek tarcia o nawierzchnię i wskutek uginania się opony. A więc im szybciej będziemy jechać to tym większe ilości ciepła będą się tworzyły. Wykres wykazuje dokładnie różnicę temperatur poszczególnych punktów z rysunku (1) przy różnych szybkościach. Godnym uwagi jest fakt, że przy 100 km/godz. temperatura zewnętrznej powierzchni opony (punkty 3 i 4) przekracza 100° C.

STAN OPONY

Zjeżdżone opony w tych samych warunkach grzeją się więcej od nowych. Przyczyna leży w większym tarciu i gorszym chłodzeniu, ze względu na brak



profilowanych nacięć bieżnika. Dla dokładniejszego zrozumienia tego zjawiska, przeprowadzone próby na oponie bez profilowanego bieżnika, wykazały, że przy szybkości 80 km/godz. różnice w poszczególnych punktach opony wahały się od 2 do 12° C więcej niż w oponie z bieżnikiem profilowanym. Z tych też powodów ogumienie przeciwślizgowe (poprzecznie nacinane) ma wyższą temperaturę pracy niż z bieżnikiem uniwersalnym.

A. Ż.

(Ciąg dalszy w numerze następnym)

Sen armii angielskiej o motocyklu — dla potrzeb wojska

W ubiegłych miesiącach skonstruowany został w Anglii prototyp nowego motocykla wojskowego, mający zadanie zastąpić używaną w czasie ostatniej wojny w Armii Angielskiej 350-kę „Royal Enfield" i „Triumph".

Przed rozpoczęciem prac przy nowym prototypie, badaniom nad użytecznością dla potrzeb wojskowych poddane zastały inne seryjne motocykle o podobnej kubaturze (BSA, Doughlas i in.). Wynik komisji opiewał jednakże, jak to przyznaje angielskie czasopismo fachowe, bardzo smutno dla produktów angielskiego przemysłu motorowego, stwierdzono bowiem ich bezużyteczność i niemożliwość zastosowania w armii. Nowy model, jak brzmiało zastrzeżenie, winien być konstruowany z pominięciem nawet części znajdujących się na rynku motocykli produkcji seryjnej (zastrzeżenie to nie przynosi chwały angielskim motocyklom seryjnym—przyp. red.). Ze względów budżetowych Ministerstwo Zaopatrzenia musiało jednakże odstąpić od uprzednio założonego zastrzeżenia. Firma „Triumph", która podjęła się wykonać zamówienia Armii Angielskiej, przystąpiła do opracowywania prototypu jedynie pod warunkiem, że zostanie zastosowane w nim 80 proc. części obecnego motocykla seryjnego oraz nowy dwucylindrowy boczno-zaworowy silnik, zastosowany do nowych maszyn raidowych. Tak więc smutno zakończy się sen Armii Anigelskiej o nowym, specjalnie przystosowanym dla jej potrzeb motocyklu.

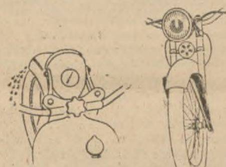
Nowy pseudo wojskowy motocykl, będący konglomeratem części starych modeli z nowym silnikiem maszyny jest pięćsetka, boczno - zaworowa o stosunku sprężania 6.3:1. Średnica tłoka wynosi 63 mm, skok tłoka 80 mm.

Lepsze rozwiązanie błotników motocyklowych

Nie ma chyba motocyklisty, któryby nie wysyłał pod odresem konstruktorów, mniej lub więcej parlamentarnych życzeń udoskonalenia błotników a raczej błotnika przedniego, do stopnia doskonałości. Bo czyż na prawdę, nawet po małym deszczu lub jadąc za polewaczką uliczną musimy mieć odrazu mokre spodnie od kolan w dół Zdawałoby się jednak, że tak. Mało jest chętnych, którzyby dali swój motocykl „ozdobić" w olbrzymie blachy ochronne, od podnóżków do góry celem zabezpieczenia nóg. Z chwilą bowiem, gdy raz zobaczą, jak taki pojazd wygląda z przodu, to raczej zdecydują się na mokre nogi. Jednakże praktyka motocyklowa robi swoje i to co dla innych może być nie zrozumiałe, dla niektórych jest całkiem jasne. Tak mniej więcej przedstawia się sprawa z przednim błotnikiem. Nie pomogą jego bezplanowe ani przedłużenia ani poszerzenia nogi pozostaną i tak mokre.

Zastanówmy się więc wspólnie nad przyczynami i źródłami „fontanny błota" a dojdziemy i do sposobu zabezpieczenia się przed nią.

Jedyna i najprostsza metoda kontroli to jazda po deszczu, wieczorem, z zapalonym światłem szosowym lub opuszczonym. Zobaczymy wtedy obserwując przód błotnika przedniego, że z obu jego krawędzi odrywa się zależnie od ilości wody na jezdni albo sznureczek kropli, albo strumień brudnej wody. Pokazuje to rysunek 1. Trzeba tu z miejsca wyjaśnić, że sam kształt początku błotnika ma tu niewielkie znaczenie. Na brzegach obciętych pod kątem, będzie tworzyć się jeden strumień



Rys. 1. Rys. 2.

z każdej strony, na brzegach zaokrąglonych będzie tworzyć się jakby niesymetryczna i postrzępiona „błonka", która przyjmując formę nierównoramiennego trójkąta, da ze swego szczytu taki sam strumyczek wody jak i kanciasty błotnik. Jaka jest przyczyna powstawania tych niemiłych źródeł brudnej wody. Otóż koło przednie obracając się wytwarza w błotniku od wewnątrz, silny strumień powietrza, który porywa od dołu w kierunku do przodu, krople wody oderwane od bieżnika opony i zajmujące wewnętrzną płaszczyznę błotnika. Woda w miejscu skończenia się go, siłą strumienia powietrza leci jeszcze kilka centymetrów do przodu i zależnie od szybkości jazdy, prędzej czy

Rys. 3

później, skierowuje się do tyłu, niestety prosto na nasze nogi. Tak więc, przedłużenie błotnika pomogłoby wtedy, gdyby jego początek przed kołem, wypadał na wysokości podnóżków, a tego tak jak i blach ochronnych chyba sobie nie założymy. Jedynym więc rozwiązaniem jest tak, jak o przedstawia rysunek 2 wykonać przednie podpórki błotnika w formie pionowej, zwężające się do dołu rynienki. Nie może być ona szersza niż 4 — 5 cm i powinna się kończyć trochę poniżej osi koła. Celem odpowiedniego skierowania strumyczków błota z początku błotnika należy od jego wewnętrznej strony przynitować lub przyspawać, tak jak to przedstawia rysunek 3, kawałek blachy w formie V. Zadaniem tej wkładki, będzie rozdzielenie strumienia wody przed samym oderwaniem się i dokładne skierowanie jej na boki, co da z kolei utworzenie się tylko dwóch, równych strumieni trafiających w rynienki.

A. Ż.

Eksperymentalne bębny hamulcowe

Jak podawaliśmy w jednym z poprzednichnich numerów „Za Kierownicą", dążenia konstruktorów samochodowych otrzymania coraz wydajniejszych hamulców, doprowadziły do rozpoczęcia produkcjji hamulców tarczowych. Założeniem głównym było zmniejszenie do minimum wytwarzania ciepła. Obecnie nowa konstrukcja, znajdująca się w stadium prób, ma te same cele. Zmniejszyć wytwarzanie ciepła przy hamowaniu, ograniczyć rozszerzalność bębna i powiększyć odprowadzanie ciepła. Załączona fotografia przedstawia właśnie eksperymentalny bęben pociągu drogowego, złożony z naprzemian układanych pierścieni stalowych i miedzianych, skręconych śrubami. Pierścienie miedziane mając większą średnicę i wystając trochę na zewnątrz, spełniają rolę żeberek chłodzących. Zadaniem ich jest własne i pobrane z pierścieni stalowych ciepło możliwie szybko przejmować i odprowadzać.

Jak padać z motocykla?

Poniżej zamieszczamy dokończenie artykułu z poprzedniego N-ru „Za Kierownicą" o metodach przewracania się z motocykla. W części poprzedniej opisane było tzw. przewrócenie się dobrowolne w mało sprzyjającym miejscu i świadome wywrócenie się na gładkiej nawierzchni. Autor podał poza tym parę wskazówek dotyczących samego układu mięśni i całego ciała, w momencie upadku.

———o———

Najłagodniejsze przewrócenie się bywa w terenie miękkim, a więc na trawie, błocie, piasku lub na zaoranym polu.

Co mamy zrobić po upadku? Przede wszystkim zbadać siebie i zbadać swój motocykl. A więc wstajemy na nogi i zginamy jedną i drugą w kolanie, robimy przysiad, badamy nogi w kostce. Podobne ruchy wykonujemy rękami, zginając je w łokciach, poruszając w barkach i obracając dłonie. Kręcimy głową na boki, w górę i w dół, następnie zginamy się w pasie i prostujemy, oraz robimy głęboki wdech i wydech. Twarz wycieramy chustką, sprawdzając czy nie jest zakrwawiona.

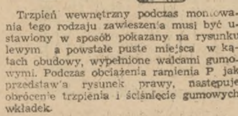
Badanie motocykla rozpoczynamy od przedniego widelca kierownicy i przedniej obręczy. Następnie sprawdzamy stan hamulca tylnego i przedniego, umocowanie i stan akumulatora oraz zbiornik paliwa i oleju. Jeżeli istnieją ślady wgniecenia zbiornika bądź od teleskopów bądź od kierownicy, celowe jest sprawdzenie toru obu kół. Poza tym skontrolować musimy ramę, czy nie pojawiło się jakieś pęknięcie. Przy zderzeniu przodem, sworznie widelca lub poprzeczki teleskopu, winny być szczególnie dobrze sprawdzone.

Jeżeli przewrócenie było nieoczekiwane i w konsekwencji nie przyniosło wielkich uszkodzeń ani motocykliście ani maszynie należy zbadać nawierzchnię i okoliczności przewrócenia, na przestrzeni 15—30 metrów w tył. Może był to fragment jezdni zalany olejem lub pokryty lodem, a może był to miał węglowy rozsypany na asfalcie na zakręcie itp. Sprawdzenie to ma na celu nie tylko stwierdzenie dla własnej potrzeby przyczyn przewrócenia, lecz także usunięcie ich przed następnym nadjeżdżającym motocyklistą lub oznaczenie niebezpiecznego miejsca.

Jeżeli więc ktoś z nas musi przewrócić się, to niech pamięta o powyższych przestrogach. Najlepej zaś jeźdźmy tak rozsądnie i ostrożnie, by przewrócena uniknąć.

Najprostsze resorowanie czy naprawdę rewelacja?

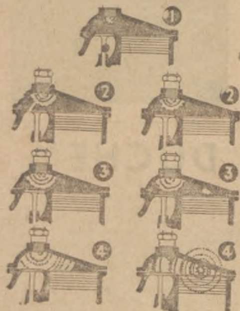
Załączone dwa rysunki szkicowe, przedstawiają jasno uderzającą prostotę tego urządzenia. Głównymi elementami, są: metalowa tuleja (obudowa) o przekroju trójkąta lub czworokąta, trzpień metalowy również o przekroju trójkątnym lub czworokątnym oraz walcowate wkładki gumowe.



Trzpień wewnętrzny podczas montowania tego rodzaju zawieszenia musi być ustawiony w sposób pokazany na rysunku lewym a powstałe puste miejsca w kątach obudowy, wypełnione walcami gumowymi. Podczas obciążenia ramienia P jak przedstawia rysunek prawy, następuje obrócenie trzpienia i ściśnięcie gumowych wkładek.

»Dzwonienie« w silniku spalinowym

Zjawisko stuku lub dzwonienia w silniku benzynowym jest zawsze rezultatem nieodpowiedniego przebiegu spalania mieszanki. Aby bliżej zapoznać się z zasadniczymi przyczynami tego, musimy rozpatrzyć w kolejności następujące po sobie fazy spalania. Mieszanka bowiem, powietrza z paliwem, sprężona w komorze spalania nie wybucha, jak to się dawniej mówiło, lecz spala się z dość znaczną szybkością. A więc moment zapłonu i spalania trwa tak długo, że celem dokładnego poznania zjawiska stuku, udało się przez kwarcowe okienko, sfotografować, to co dzieje się wewnątrz cylindra. Zestawienie tak uzyskanych zdjęć, pozwoliło na wyciągnięcie pewnych wniosków co do zjawiska stuku i jego powstawania.



bez stuku ze stukiem

Przy prawidłowym, wolnym od stukania przebiegu pracy silnika, mieszanka zapala się od iskry na świecy zapłonowej i tzw. front płomieni rozchodzi się regularnie we wszystkich kierunkach, tak aż sprężona dawka mieszanki, ulegnie całkowitemu spaleniu.

Natomiast praca silnika benzynowego odznaczająca się stukaniem, ma przebieg następujący: Mieszanka zapala się również od iskry na świecy zapłonowej (jeżeli nie ma miejsc przegrzanych, wywołujących samozapłon) ale w momencie, gdy tylko część mieszanki ulegnie spaleniu przy normalnie postępującym froncie płomieni, to reszta wskutek powstającego gorąca przy spalaniu, zostaje sprężona do tak wysokiego stopnia, że i w niej tworzą się jakby osobne źródła zapłonu, które wywołują natychmiastowe i bardzo gwałtowne spalanie reszty mieszanki zanim dojdzie do niej front płomieni. Tak więc, zamiast regularnego przebiegu spalania z pewną stałą szybkość, mamy spalanie połączone z gwałtownym wybuchem części mieszanki. Wybuch ten, o szybkości spalania większej od 20 do 100 razy, od normalnego spalania mieszanki, powoduje nadzwyczaj silne uderzenie poprzez tłok i korbowód na wał korbowy, zużywając nadmiernie wszystkie mechanizmy silnika.

Główną przyczyną stuku, jest zbyt wielkie obciążenie paliwa w momencie sprężenia i spalania. Wskutek nadmiernego napełniania cylindra, przegrzania, i zbyt wczesnego zapłonu i za niskich obrotów, zjawisko stuku pojawia się najczęściej i występuje najsilniej przy nadmiarze od 8 do 12% powietrza w składzie mieszanki i to przy największym napełnianiu i maksymalnym momencie obrotowym. Rozpoczcie stuku w silnikach benzynowych występuje zawsze przy końcowej fazie spalania.

Jeżeli mówimy o paliwie, to trzeba tu przypomnieć, że każdy rodzaj paliwa ma swoją temperaturę samozapłonu i że zassana mieszanka powietrza i paliwa w momencie sprężania ulega bardzo znacznemu podgrzaniu (mniejszemu w zimnym silniku, ze względu na nierozgrzane jeszcze ściany cylindra).

Niewielu znanym jest fakt, że paliwa same wykonują też pewną funkcję wewnętrznego chłodzenia podczas samego spalania. Jeżeli sobie uprzytomnimy, że benzyna rynkowa ma temperaturę samozapłonu np. w okolicach 550°, a benzol od 600°C do 730°C, to wyniknie nam jasno, że benzol może wytrzymywać wyższe sprężenie niż benzyna. Jeżeli jednak użyjemy mieszanki z alkoholem, którego temperatura samozapłonu leży w okolicach 470°C, to błędnie będziemy sądzić, że taka mieszanka będzie bardzo łatwo powodować stukanie. Wprost przeciwnie będzie ona odporna na stuk. Przyczyna tego leży w tym, że ciepło potrzebne do odparowania alkoholu wynosi 262 kal/kg, podczas gdy w wypadku benzyny tylko około 100 a w benzolu 80 do 160 kal/kg. Znaczy to, że w suwie sprężania, odparowywany alkohol pobiera taką ilość ciepła, że studzi cały ładunek cylindra na tyle, iż nawet przy wyższym stopniu sprężania niedochodzi temperatura mieszanki do krytycznego punktu samozapłonu.

Powstające u wielu Czytelników pytanie, dlaczego podczas pracy ze stukaniem, silnik spalinowy traci tak znacznie na mocy, ma następujące wyjaśnienie: Otóż przy normalnym spalaniu, podczas gdy mieszanka pali się, tłok przekroczył górny martwy punkt, a więc korbowód i tłok, znajdują się w drodze do dołu. W ten sposób siła działająca na tłok jest w najlepszy sposób wykorzystana i ulega zamianie na ruch obrotowy wału. Przeciwnie natomiast, wybuchowe spalanie, odznaczające się stukiem, wywołuje gwałtowne obciążenie tłoka w momencie gdy znajduje się on albo akurat w górnym martwym punkcie albo w jego pobliżu. Stojący wtedy prostopadle korbowód, dostaje, odbijające się głównie na jego łożysku, nagłe uderzenie z góry, które nie może być z tej przyczyny zmienione na ruch obrotowy. Reszta siły powstałej przy wybuchu mieszanki, nie jest w stanie pchnąć tłoka w dół z mocą równą normalnemu spalaniu.

W ramach tego krótkiego objaśnienia, staraliśmy się odpowiedzieć na najbardziej zasadnicze i najczęstsze pytania dotyczące kwestii stukania w silnikach benzynowych.

Żym.

Odpowiedzi techniczne

J. Obrębski — Wrzeszcz — zapytuje czy do normalnej limuzynki Volkswagen, można zastosować oś przednią i tylną od modelu wojskowego Volkswagena.

— Most tylny i przedni można śmiało zabudować i do limuzyny VW. W modelu wojskowym przelot pod podwoziem był zwiększony o 75 mm, a więc zamiast 212 mm wynosił 287 mm. Większe przeniesienie zezwalało tylko na osiągnięcie 80 km/godz, gwarantując lepszy zryw i zdolność pokonywania wzniesień. Resorowanie jednak, na skutek przeznaczenia pojazdu do celów wojskowych było twardsze, tak że po zabudowaiu osi, przedniej i tylnej do VW — limuzyny, środek ciężkości przeniesiony wyżej i twardsze resorowanie mogą pogorszyć (niewiele) trzymanie się drogi.

E. K. — Grodzisk, zapytuje czy różnią się czymkolwiek wartości cieplne świec o tym samym oznaczeniu, przy różnej grubości gwintu i chce zmienić dotychczas stosowaną czternastkę 145 na osiemnastkę i prosi o podanie na jaką wartość.

Wartość cieplna świec nie ma nic wspólnego z wielkością gwintu to znaczy, że jest tylko jej termiczną wytrzymałością.

Jeżeli jakiś silnik ma świece 14 mm o oznaczeniu W — 145 to w tych samych miejscach mogą być użyte świece 18 mm o oznaczeniu M — 145. Podkreślamy, że w tym samym miejscu, a więc otwór nie może być przeniesiony, tylko rozwiercony z 14-tu na 18 mm.

Poznajemy nowe modele

ČSR — TATRA — 500

Przemysł samochodowy CSR może poszczycić się znów nowym modelem. Jest to prototyp autobusu, przeznaczonego do eksploatacji górskiej, oznaczonego przez fabrykę jako „Tatra — 500". Prototyp ten został wykonany przez zakłady Tatra i Karosa na zlecenie czeskiego ministerstwa komunikacji, w rezultacie coraz bardziej palącej potrzeby dostarczenia ludziom pracy autobusu górskiego do przewozu na drogach o nie specjalnie dobrej nawierzchni, obfitujących w zakręty i wzniesienia. Z tych też powodów, autobus Tatra 500, jest węższy od innych wozów tej pojemności pasażerskiej i zaopatrzony jest w trzy osie, z czego dwie tylne pędne. Napęd autobusu przenoszony jest z 8-mio cylindrowego wysokoprężnego silnika chłodzonego powietrzem, przez skrzynię planetarną typu Wilson. Moc silnika, umieszczonego z tyłu wynosi 120 KM przy 3 900 obr/min. Łatwość wybudowania silnika celem naprawy jest zapewniona przez złuźnienie 4 silentbloków i wysunięcie go w specjalnych żłobkach podpórek samonośącego nadwozia. Most przedni jest typowym rozwiązaniem stosowanym przez fabrykę Tatra. Hamulce systemu powietrzno - hydraulicznego o działaniu na wszystkie koła. Bardzo wydajna sprężarka dostarcza powietrza do zbiornika a stamtąd licznymi przewodami przechodzi ono do sterowanych powietrzem mechanizmów, jak wyłączanie sprzęgła, zmiana biegów, hamulce, otwieranie okien, wycieraczki itp. System hamulcowy ze względów bezpieczeństwa jadących, jest rozbudowany



i posiada jeszcze hamulec ręczny, na wał napędowy i hamulec Servo — silnikowy.

Nadwozie autobusu, rozwiązane pod kątem zapewnienia maksimum wygody dla kierowcy i pasażerów, stanowi konstrukcję samonośną. Wentylacja przez dwa duże otwory nad przednimi oknami, zapewnia odpowiednią czystość powietrza. Podobnie jak w samolotach, istnieją również boczne kanały wentylacyjne z regulacją dostępną dla pasażerów. Rozstawienie wygodnych foteli, dwuosobowe po prawej i jednoosobowe po lewej stronie jest uzasadnine tym, że pasażerowie stojący w przejściu równoważą przechylenie autobusu na drogach o wielkiej wypukłości jezdni. Widoczność kierowcy, siedzącego przed przednim mostem, polepszono umieszczając w drzwiach autobusu, dwa okienka na dole, celem umożliwienia mu dokładnego dojeżdżania na przystankach do krawężnika, bez „docierania" opon. Zamiast niepraktycznej i męczącej obsługę galeryjki na dachu, schowek na ciężkie bagaże wykonano pomiędzy mostem przednim a tylnym, pod podłogą autobusu. Dostępny z obu boków, ma pojemność 2 m³.

Prototyp pokazany przedstawicielom czeskich linii autobusowych, ministerstwa komunikacji i prasy zyskał wielkie uznanie swymi bezspornymi zaletami, prezentując się jak najlepiej podczas przejazdów po ciężkich trasach górskich. Fabryka Tatra, prawdopodobnie dopiero po dłuższym okresie prób przystąpi do produkcji seryjnej, chcąc mieć całkowitą pewność, że autobusy z taśmy produkcyjnej będą zawierać już uwzględnione, a na pewno istotne żądania pasażerów i kierowców, które w kilku miesięcznej eksploatacji próbnej, uda się zanotować.

Z obecnie już rozważanych zmian mają być ewentualnie wprowadzone: oparcie pod głowe w fotelach pasażerskich, jaśniejsze barwy obicia siedzeń i oparć, mocniejsze amortyzatory przednie i bagażnik celem przewożenia rowerów.

Jak widać z powyższego, państwowy przemysł samochodowy CSR przejawia w swych konstrukcjach jak największą troskę o człowieka pracy — pasażera i kierowcę.

A. Ż.

Pod hasłem „Praca dla Państwa"

Ciągniki TOR-u pod opieką Sekcji Młodych Okręgu Warszawskiego

Obywatelu Redaktorze!

Jak zwykle na naszych zebraniach, a było to 10 lutego br. jeden z kolegów zaproponował: — Zakłady Technicznej Obsługi Rolnictwa. Co to znaczy?

Znaczy to, że zastanawialiśmy się nad odpowiednim obiektem naszej pracy, a propozycja stałych wycieczek do TOR-u na terenie Woli w Warszawie zainteresowała większą część kolegów i koleżanek. Zainteresowanie było tym większe, że tym razem przedmiotem naszej uwagi miał stać się nie samochód, a ciągnik. Natychmiast na zebraniu ustaliliśmy kalendarzyk dyżurów poszczególnych grup kolegów i koleżanek w TOR-ze i już na drugi dzień pierwsza grupa udała się do pracy. Po załatwieniu formalności służbowych z kierownictwem Ośrodka i po zapoznaniu się z personelem technicznym mieliśmy przystąpić do pracy. Tymczasem na wstępie wyłoniła się inna kwestia: Naprawione i odświeżone lakierem ciągniki muszą wszystkie znaleźć pomieszczenie pod dachem. Na terenie TOR-u w Warszawie nie ma jednak tak obszernych zabudowań. Lecz jedno z nich służące za magazyn starych części było dosłownie od góry do dołu zawalone zużytymi częściami ciągników. Kierownictwo Ośrodka zwróciło się więc do nas z prośbą, czy nie zechcielibyśmy opróżnić i przygotować na przyjęcie nowych ciągników magazyn części. Zgodziliśmy się bez wahania.

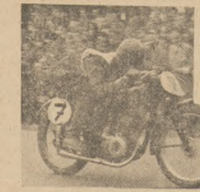
W rekordowym tempie, bo w ciągu 3 dni po 5 godzin dziennie (tyle mogliśmy poświęcić czasu TOR-owi, gdyż wszyscy spośród nas uczą się bądź też pracują) magazyn został opróżniony. Nie była to lekka praca. Większa część pomieszczeń zajęta była starymi blokami cylindrowymi, całymi zespołami kół i ciężkimi akcesoriami ciągników. Tu wypada pochwalić nasze koleżanki. Wśród nich prawdziwym wzorem do naśladownictwa okazała się koleżanka Krystyna Glas, której zaczerwienione policzki i spocone czoło dobitnie świadczyło o wysiłku jaki włożyła w swą pracę.

Po opróżnieniu budynków zabraliśmy się wreszcie do konkretnej pracy, jak ją wszyscy nazywaliśmy. Codziennie regularnie na teren TOR-u przychodziły grupy, których zadaniem była teraz pomoc w ośrodku przy naprawie i montowaniu typowych silników ciągnika rolniczego. Część kolegów i jedna wykwalifikowana koleżanka zajmowała się wymianą części zamiennych i montażem. Był to przeważnie Farmale typu A, B, H, M, Case, Y i Fordy Fergusony. Inni koledzy zajęci byli przy tokarniach, a część na oddziale hamowni, gdzie złożono już i częściowo dotarte silniki poddawane były drobiazgowemu badaniu i dalszemu docieraniu. Wnioskując ze zdań kierownictwa zakładów, praca nasza na terenie TOR-u w Warszawie, którą jak prace poprzednie dajemy zupełnie bezinteresownie, stało się dużą pomocą w realizowaniu podjętych przez ośrodek zobowiązań wiosennych. Organizując bowiem pierwszą wyprawę do PKS-u wiosną 1949 r. postawiliśmy sobie za cel naszej działalności pomóc poszczególnym ośrodkom motoryzacyjnym na terenie Warszawy w naprawie i konserwowaniu sprzętu samochodowego. Dzisiaj w obliczu wytężonej pracy przy odbudowie całego kraju zobowiązujemy się powiększyć swój skromny wkład, aby w ten sposób przyczynić się do szybszej odbudowy naszego transportu i rozwoju motoryzacji.

Pacocha Ryszard

członek Sekcji Młodych PZMot

SEZON SPORTOWY ROZPOCZĘTY



Mamy nadzieję, że krajowe SHL-ki wykażą znowu swą wyższość w klasie motocykli 125 ccm. Na zdjęciu: J. Jankowski na wyścigowej SHL-ce.



Pierwszy wyścig uliczny sezonu O „błękitną wstęgę Bałtyku" rozegrany w dn. 16 bm. w Gdyni, zgromadził na starcie czołowych motocyklistów Polski. Zdobywcą błękitnej wstęgi został Andrzej Żymirski (Związkowiec — Skra) na Triumph Grand — Prix, osiągając na 10 okrążeniach (w sumie 45 km)/ przeciętną 110,5 km/godz. Widoczny na zdjęciu K. Brun, wskutek uszkodzenia świecy biegu niestety nieukończył.

Czyn 1-Majowy Okręgu warszawskiego PZMot
POWSTAJE OŚRODEK MOTORYZACYJNY

Dawny teren zajezdni towarowej PKS leżący u zbiegu ulicy Wawelskiej i alei Żwirki i Wigury w Warszawie, przejęty został przez Polski Związek Motorowy dla utworzenia tam Ośrodka Motorowego.

W chwili obecnej prace przy organizacji i przygotowaniu Ośrodka do jego zadań przybrały realną formę. Okręg Warszawski PZM postanowił bowiem w ramach czynu 1-majowego oddać do użytku całkowicie już gotowy, tak pod względem budowlanym jak i kompletnie wyposażony Warszawski Ośrodek Motorowy w dniu 15 maja br.

Stworzenie pierwszego w Polsce Ośrodka Motorowego, w Warszawie będzie więc wynikiem wysiłku nie tylko władz Zarządu Głównego i Zarządu Okręgu Warszawskiego PZMot, lecz również wszystkich motorzystów zrzeszonych w stołecznych klubach motorowych. W ramach czynu majowego, niedziele i pogodne popołudnia poświęcają warszawscy motocykliści i samochodziarze na splantowanie i uporządkowanie całego terenu przyszłego ośrodka.

Niezbędne prace budowlano - remontowe wykonuje Centrala Spółdzielni Rzemieślniczych w Warszawie.

Równolegle z pracami remontowo - porządkowymi rozwinięte zostały starania o uzyskanie jak największej ilości sprzętu szkoleniowego. W ramach subwencji Ministerstwa Komunikacji otrzymano asortyment części i akcesorii dla nauki. W bieżącym miesiącu wyjechał do Wolsztyna, gdzie znajduje się obecnie magazyn szkoleniowy MK, kierownik Warszawskiego Ośrodka Motorowego, celem przewiezienia cennej darowizny. Między innymi Ośrodek otrzyma z Wolsztyna kilka różnych silników (dwa 4-cylindrowych, dwa 2-cylindrowe dwusuwowe). Największą pomocą będzie jednak fabryczny przekrój samochodu i silnika Adler - Junior i 30 przekroi części i akcesorii samochodowych. Ponadto przybędzie do Ośrodka Warszawskiego stół plastyczny do nauki ruchu z 173 ruchomymi figurkami.

Pozatym Ministrstwo Komunikacji, doceniając znaczenie szkolenia motorowego, przydzieliło Ośrodkowi do nauki jazdy i do użytkowania 2 samochody i 1 motocykl po naprawie głównej.

Tabor Ośrodka powiększony zostanie jeszcze przydziałem samochodów nietypowych, obiecanych przez Dep Służby Samochodowej MON, który jednocześnie zapewnił PZMot o swej daleko idącej pomocy w sprzęcie warsztatowo - szkoleniowym.

Otwarcie i oddanie do użytku Ośrodka Motorowego w Warszawie będzie nie tylko wykonaniem zobowiązań 1-szo majowych Okręgu Warszawskiego, lecz przede wszystkim będzie stanowiło wielki krok naprzód i przyczyni się do szybszego rozwoju naszej motoryzacji.

Samochodowe jazdy patrolowe i jednodniówki konkursowe wyłonią w roku bieżącym mistrzów kierownicy. Stają do nich kierowcy zawodowi na maszynach, na których codziennie pełnią swe obowiązki. Na zdjęciu: uczestnik „patrolówki" Jan Dębski przy swym samochodzie.

„Szkolimy wewnętrznie i na zewnątrz"

Próby stworzenia przy Automobilklubie Polski Oddziale w Krakowie Sekcji Młodych — czynione były dwukrotnie. Po raz pierwszy w roku 1948. Ta próba się jednak nie udała. Błędem popełnionym przez organizatorów Sekcji było wciągnięcie do pracy niewłaściwych ludzi. To też Sekcja po dwóch miesiącach dychawicznej żywotności, rozleciała się. Natomiast druga próba powzięta w październiku 1949 udała się całkowicie. Stworzono Sekcję Młodych dając jej realny, konstruktywny plan działania. Zaplanowano pracę dwukierunkową — po linii szkolenia zewnętrznego i po linii szkolenia wewnętrznego. Pierwsza część jest stopniowo realizowana przez organizowanie kół motoryzacyjnych przy wyższych uczelniach krakowskich. Obecnie przygotowuje się grunt do stworzenia kół motoryzacyjnych przy Gimnazjach i szkołach zawodowych. Zadaniami kół jest przeprowadzenie kursów szkoleniowych z zakresu teorii budowy samochodu i motocykla, oraz zagadnień prawa jazdy. Oprócz tego różnego rodzaju pogadanki i odczyty z zakresu motoryzacji i krzewienia kultury motoryzacyjnej. Pracę wewnętrzną rozplanowano podobnie uwzględniając przy tym szkolenie praktyczne, we własnym warsztacie pod okiem fachowych instruktorów. Sekcja nabyła w przetargu samochód „Opel P4", który teraz remontuje mając przy tym możność praktycznego samokształcenia. Wyremontwany wóz służyć będzie do jazd szkoleniowo zaprawczych.

Chojnacki Zbigniew

OBECNI... DUCHEM

Po ukonstytuowaniu się nowego Zarządu Głównego PZMot z dumą liczono ilość nazwisk ludzi którzy mają się zająć działalnością Polskiego Związku Motorowego w bieżącym roku. Ilość była wręcz imponująca: 23 członków Zarządu Głównego, plus 6 komisji, a w każdej znajduje się po 5 członków. Wielu z nas zadawało sobie pytanie — czy znajdzie się dość pracy dla wszystkich chętnych i licznie zasiadających za stołem prezydialnym w dniu pierwszego plenum. Słyszało się głosy: — „Kolego wy mnie nie znacie, wy nie wiecie, co ja mogę zrobić, jak tylko zechcę!.."

Właśnie.. „jak tylko zechcę"!., Niestety chęci nie zawsze odpowiadają czynom. W chwili obecnej właściwie tylko mała garstka ludzi (w porównaniu z liczbą Członków Zarządu Głównego) prowadzi konsekwentną i wytrwałą pracę na terenie Zarządu PZMot. Wielu członków pokazuje się tylko dorywczo, a są i tacy niestety, których wogóle nie widać.

Niektóre Komisje zbierają się w składzie jedno lub dwu osobowym i to nieregularnie. Zebrania poszerzonego Prezydium czy nawet Plenum Zarządu Głównego nigdy nie mogą skupić tych wszystkich, którzy powinni być na nich obecni. Chwilowo osłaniamy milczeniem nazwiska kolegów, nie wywiązujących się ze swoich obowiązków. Na przyszłość jednak zmienimy taktykę. Ku przestrodze innych Związków Sportowych (aby nigdy nie ryzykowały wybieraniem ich do swych Zarządów) będziemy ujawniać nazwiska bumelantów związkowych w naszej prasie— i to tłustym drukiem!

A więc koledzy z Zarządu Głównego — uwaga! Wypowiadamy bezwzględną walkę absencji.

O bezpieczeństwo w zawodach motorowy h


Zagadnienie bezpieczeństwa na trasie zawodów nie zostało jeszcze rozwiązane. Często muszą przed imprezą ingerować sami zawodnicy. Na zdjęciu A. Żymirski i W. Makowski układają bale słomy, aby zakryć wysoki krawężnik na ostrym zakręcie trasy.

Nie będzie „cudów"

W bieżącym sezonie sportowym na wszystkich imprezach eliminacyjnych mistrzowskich i zagranicznych wprowadzona zostaje kontrola paliwa. Pozwoli to na uniknięcie późniejszych reklamacji niektórych zawodników. Dlatego też Wydz. Techniczny PZMot rozpoczął już rozmowy z CPN w celu zapewnienia dostawy jednolitego paliwa na wszystkie imprezy motorowe.

Zwracamy uwagę, że w rb. zgodnie z zarządzeniem Komisji Technicznej FIM, dopuszczone jest stosowanie paliwa o liczbie oktanowej 80, jednak bez żadnych domieszek antydetonacyjnych.

Jest dobry olej

Dla właścicieli żużlówek i maszyn wyczynowych dobra nowina: PZMot uzyskał przydział większej ilości oleju motorowego „Castrol-R". W olej ten zostaną zaopatrzone w pierwszym rzędzie wszystkie motocykle „Excelsior i Martin Jap", a dalszej kolejności typowe maszyny wyścigowe (Norton-Manx, Triumph GP, AJS). Wysyłka oleju nastąpi w 22 l. beczkach, po załatwieniu formalności w Wydz. Zaopatrzenia Techn. PZMot i oczywiście po wpłaceniu odpowiedniej gotówki.

SPORT MOTOROWY W ZWIĄZKU RADZIECKIM



Wielki wyścig na szosie Lenigradzkiej przyniósł świetne zwycięstwo motocyklistom radzieckich sił zbrojnych (zdjęcie pokazuje start patrolu wojskowego) którzy zdobyli Wielką Nagrodę Wszechradzieckiego Komitetu Kultury Fizycznej, wykazując doskonałą sprawność radzieckiej motoryzacji wojskowej.


Wiosenny samochodowy raid terenowy w którym wzięły udział wszystkie typy nowoczesnych samochodów radzieckich wykazał jeszcze raz nie tylko wysoką sprawność kierowców lecz również doskonałość nowych modeli. Trudne warunki terenowe dowiodły że dla nowoczesnego samochodu radzieckiego nie ma przeszkód.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilam... Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr 1 9100 Druk. Z. G. P. W. B-107602